Влада – Радам!

ГОЛОС УКРАЇНИ

ГАЗЕТА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

№ 128 (1128) ♦ Четвер, 13 липня 1995 року ♦ Ціна договірна

Ми кажемо "хліб" — розуміємо "незалежність"

ЗВЕРНЕННЯ
Президента України Леоніда Кучми до селянства, до всього українського народу

Читайте на 2-й стор.

Фото Сергія КОВАЛЬЧУКА.

Йде зерно у державні засіки

На всій тристакілометровій протяжності Дніпропетровської області розгорнулися жнива. Чимала частина площ під озиминою загинула взимку, тому їх називають ячмінними, бо саме ячменем довелося підсівати оголену ниву. Отож врожайність із 660-гектарного зернового поля очікується дещо нижча, ніж могла б бути. І головна надія хліборобів — на поля Царичанського, Покровського, Нікопольського районів, де в окремих господарствах очікується врожай озимої пшениці по 40 — 50 центнерів з гектара.

Та сподівання трудівників села Дніпропетровщини — на більш як півтора мільйона валового збору раннього зерна, з яких 1 мільйон 50 тисяч тонн буде продано державі. Перші тисячі тонн хліба урожаю-95 уже пішли в рахунок місцевого держзамовлення. Отже, державі дніпропетровці хліб дадуть. Та чи буде він у них самих, якщо в деяких районах, наприклад, Синельниківському, як повідомив голова райради Володимир Альохін, 60 процентів зерна вже продано авансом?

НАДІЇ, АЛЕ З ТРИВОГАМИ

Мабуть, як ніколи, у скрутному становищі опинилися хлібороби Херсонщини в період цьогорічних жнив. Нинішнього літа їм належить зібрати понад 650 тисяч гектарів зернових, а комбайнів мають три тисячі. Отож навантаження на машину становить більш як 210 гектарів на сезон, а в окремих господарствах, скажімо, Нижньосірогозького району перевищує тисячу гектарів. Начальник обласного управління сільського господарства і продовольства Костянтин Довгань не приховує тривоги:

— Очевидно, жнива цього року затягнуться принаймні до 1 серпня. Комбайновий парк старий, чотири роки не оновлювався, а ті двісті машин, які отримали недавно, становище не набагато поліпшили. Щойно говорив з міністром сільського господарства і продовольства, просив допомоги...

Щоправда, готуючись до жнив, херсонці намагалися робити все можливе. Використовуючи кошти, отримані за форвардною оплатою, запаслися пальним, запчастинами, отож техніка не простоює. Порівняно з минулим роком зібрали більшу площу. Врожайність трохи нижча за минулорічну — 22 центнера, але головну надію покладають на врожай озимої пшениці, яку косять поки що тільки у південних районах — Скадовському, Білозерському, Новотроїцькому. Вже почали підбирати валки — на цій операції буде зайнято 1600 комбайнів. У ряді районів, аби вийти зі скрути, створено ударні загони, які приходитимуть на допомогу туди , де навантаження надто високе. Згодом передбачається перекидати техніку з південних районів у північні, щоб прискорити жнива.

І все ж херсонці сподіваються на державну допомогу. І на те, що уроки нинішніх жнив буде враховано на майбутнє.

Добрі сусіди хочуть стати надійними партнерами

Голова Верховної Ради України Олександр Мороз прийняв Надзвичайного і Повноважного Посла Республіки Польща в нашій країні Єжи Козакевича на його прохання.

Під час розмови сторони обмінялися думками про сучасний стан і майбутнє українсько-польських взаємин, і насамперед на парламентському рівні.

Єжи Козакевич зауважив, що наші відносини у політичній сфері набагато кращі, ніж в економічній, хоч останнім часом багато зроблено, щоб і в цій площині ситуація змінилася на ліпше. Пан Посол запропонував створити в Коростишівському районі, що на Житомирщині, показове фермерське господарство — від вирощування сільгосппродукції до її переробки, в яке готові вкласти гроші польські і канадські інвестори, що схвально сприйнято українською стороною.

Наслідки аварії у Харкові ліквідовуються

11 липня відбулося засідання постійної урядової комісії з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій під головуванням віце-прем'єр-міністра України Василя Дурдинця. Було розглянуто хід ліквідації наслідків аварії на очисних спорудах Харкова та забезпечення належного екологічного стану в Харківській, Донецькій і Луганській областях. Заслухано звіти Мінекобезпеки, Міністерства охорони здоров'я, Штабу цивільної оборони та інших відомств із виконання намічених комісією надзвичайних заходів.

Комісія зобов'язала відповідні міністерства, відомства та облвиконкоми щоденно і всебічно інформувати населення про екологічний стан кожного регіону з наданням, у разі потреби, необхідних рекомендацій і практичної допомоги.

Вожатий горів, але врятував десять життів

Міськрада Євпаторії звернулася до Президента України з клопотанням про нагородження вінницького студента Максима Царенка.

Тієї ночі Максим, другокурсник Вінницького педагогічного інституту, який проходив практику в євпаторійському оздоровчому таборі «Червоні вітрила», був черговим. Раптом біля вікна спальні, де відпочивали десятеро дівчаток, побачив незнайомця, який кинув у відчинене вікно підпалений предмет.

(Закінчення на 14-й стор.).

ОДНОГО КОРЕНЯ НАРОДИ

Сьогодні розпочинається державний візит Президента України Леоніда Кучми до Республіки Білорусь. У ході візиту планується підписання Договору про дружбу, добросусідство і співробітництво між Україною і Республікою Білорусь, який має підняти стосунки між двома країнами на якісно новий рівень. Будуть також підписані угоди про трудову діяльність громадян, які працюють за межами своїх держав, про умови та порядок обміну житлових приміщень, повітряне сполучення, про співробітництво між міністерствами охорони здоров'я на 1995—1996. Підписання цих документів зміцнить договірно-правову базу та окреслить нові сфери співпраці між нашими країнами.

Під час візиту планується також проведення переговорів з питань двостороннього співробітництва у торгово-економічній галузі та мінімізації наслідків аварії на ЧАЕС. За результатами переговорів має бути прийнято спільне комюніке.

Леонід Кучма зустрінеться з представниками української громади у Білорусі, з керівниками промислових підприємств, які працюють у кооперації з українськими партнерами. Заплановано також зустріч з виконавчим секретарем СНД Іваном Коротченею.

Офіційно

Нові імпульси українсько-туркменському співробітництву

Це підкреслювалося в ході зустрічі Президента України Леоніда Кучми з Надзвичайним і Повноважним послом Туркменистану в нашій державі Надірмамедом Алововим, яка відбулася 11 липня на його прохання. Наші країни, сказав посол, є важливими партнерами одна для одної. Отож, нам необхідно не лише відновити всебічні туркмено-українські зв'язки, а й надати їм нові імпульси, тепер уже на міждержавній основі.

Туркменистан, підкреслив посол, здійснює широку програму меліоративних робіт, в якій з успіхом можуть брати участь й українські спеціалісти, організації та підприємства. Дуже перспективними для двосторонніх зв'язків є також охорона здоров'я, підготовка спеціалістів для Туркменистану у навчальних закладах України, а також область культури. Зокрема, з туркменської сторони було висловлено бажання провести Декаду національної культури в Україні.

У ході зустрічі з обох сторін висловлювалась впевненість, що співробітництво між Україною та Туркменистаном має добрі перспективи, адже для його розширення та поглиблення є добра база.

Зустріч з послом

11 липня Прем'єр-міністр України Євген Марчук прийняв Надзвичайного і Повноважного посла Російської Федерації в Україні Леоніда Смолякова.

На початку розмови посол подякував за честь бути першим з дипломатичних представників іноземних держав, прийнятих новим керівником українського уряду, що засвідчує особливий статус взаємовідносин Російської Федерації та України.

У ході розмови було порушено широкий спектр питань, пов'язаних з економічним станом у сусідніх країнах, можливостями розвитку взаємовигідного співробітництва у різних сферах народного господарства. Цьому сприяло б, на думку співбесідників, створення спільних фінансово-промислових груп і транснаціональних компаній у пріоритетних галузях промисловості.

Йшлося також про наступний візит урядової делегації України до Москви, в ході якого мають бути визначені строки державного візиту до нашої держави Президента Російської Федерації.

Вирішено: співпраці бути

Учора завершилися україно-ізраїльські переговори. Відбулася зустріч міністра закордонних справ Геннадія Удовенка та очолюваної ним урядової делегації з головою кнесету Ізраїлю Шевахом Вайхом. Обговорювалися питання відносин між двома державами у різних галузях життя.

Відбулися також зустрічі Геннадія Удовенка з лідерами деяких депутатських груп. Міністр закордонних справ України мав теплу і щиру розмову з мером Єрусалиму Ейхудом Оймертом.

Глави зовнішньополітичних відомств обох країн Геннадій Удовенко і Шимон Перес підписали Угоду про торгово-економічне співробітництво між Україною та Ізраїлем. Підписано також Угоду про співробітництво в галузі туризму.

Указами Президента України призначено:

МЕЛЬНИКА Миколу Євтихійовича — голову Вінницької обласної Ради — головою Вінницької обласної державної адміністрації

УСТИЧА Сергія Івановича — голову Закарпатської обласної Ради — головою Закарпатської обласної державної адміністрації

ВОЛКОВЕЦЬКОГО Степана Васильовича — голову Івано-Франківської обласної Ради — головою Івано-Франківської обласної державної адміністрації

КОСАКІВСЬКОГО Леоніда Григоровича — голову Київської міської Ради — головою Київської міської державної адміністрації

ШАПОВАЛА Петра Дмитровича — голову Чернігівської обласної Ради — головою Чернігівської обласної державної адміністрації.

ЗВЕРНЕННЯ

Президента України Леоніда Кучми до селянства, до всього українського народу

Дорогі співвітчизники!

На поля України прийшли жнива — найгарячіший, найвідповідальніший період хліборобського року, що вінчає і підсумовує працю мільйонів людей, закладає фундамент благополуччя цілого народу.

Україна довго чекала великий хліб. Сьогодні зусиллями і самовідданою працею селян, їх партнерів у містах вирощено врожай, якого давно вже не було. Несприятливі погодні умови червня — спека і зливи — скоригували попередні розрахунки. Але все ж таки у південних і північних областях, на сході і заході України нива заврожаїлася щедрим, вагомим колосом.

Багато було розмов, що, мовляв, село не посіє...

Прогнози ці не збулися.

І посіяли. І доглянули сходи. Вірю, що й зараз, на завершальному етапі сільськогосподарського циклу, хлібороби продемонструють зразки найвищої відповідальності й організованості, проведуть жнива швидко, якісно, з максимальною ефективністю, забезпечать тваринництво кормами, закладуть надійну основу майбутнього врожаю.

Президент і уряд вживають невідкладних заходів щодо забезпечення організованого збирання врожаю 1995-го року, формування продовольчих та фуражних запасів для власних потреб і експортних поставок.

У нинішньому році суттєво змінилися принципи формування продовольчого фонду держави. На зміну рознарядці прийшла нова контрактна форма. Це розв'язало руки товаровиробникові, переорієнтовує його на кінцевий результат. Справа за тим, щоб сповна використати ці нові можливості.

Мною дані доручення відповідним міністерствам і відомствам, місцевим органам влади: максимально забезпечити господарства, переробні й заготівельні підприємства фінансовими і кредитними ресурсами, паливно-мастильними матеріалами, запчастинами, технікою. Їх виконання взято під суворий контроль.

Чи достатньо цього? Ні, не достатньо.

Скажу відверто й чесно: сьогодні держава з об'єктивних і суб'єктивних причин неспроможна дати селянину, нашому Великому Трудівнику, усе необхідне для нормального виробничого процесу, в тому числі й належний добробут, який селянин заробив своєю тяжкою працею. Багато ще розв'язується не так, як хочеться і повинно бути. Село відчуває гострий дефіцит у нових машинах, технологіях, матеріально-технічних і фінансових ресурсах, а в ряді регіонів і в товарах повсякденного попиту. В деяких місцях заробітна плата видається несвоєчасно.

Президент і уряд роблять усе можливе для вирішення цих надзвичайно болючих для села проблем. Усі наявні державні ресурси направляються саме на цю вирішальну на сьогодні ділянку боротьби за добробут держави і громадян. Створюються сприятливі можливості для залучення недержавних та іноземних коштів, техніки та сучасних технологій.

Не можна допустити й того, щоб об'єктивні економічні умови, посилені нерозпорядливістю та елементарною безгосподарністю, призвели до втрат урожаю, вирощеного з такими труднощами.

Завдання номер один для всіх управлінських, господарських ланок — забезпечити ритмічну, стабільну роботу збирального конвеєра. Тут неприпустимі байдужість, формалізм, відомчий підхід до архіважливої державної справи. Енергетики, працівники промисловості, банків, торгівлі, комунальних підприємств, митники — кожен повинен знайти своє місце в цій важливій справі.

Абсолютно все треба поставити на службу врожаєві, абсолютно все підпорядкувати головному — вчасно і без втрат зібрати хліб, аби кожна зернина й колосок потрапили в комору — держави, колективного господарства чи фермера.

Особлива увага має приділятися людям, які зайняті на жнивах. Уряд, місцеві органи влади повинні створити максимально сприятливі умови для тих, хто вдень і вночі самовіддано працює на ланах України. Чесна результативна робота має відповідним чином заохочуватися. Держава шукає шляхи подолання заборгованості перед селом, своєчасних і повних розрахунків за майбутній врожай. Вводити в оману селянина ми вже не маємо права.

Місцевим органам влади, керівникам промислових підприємств треба подбати і про можливості продовольчого забезпечення міських жителів за рахунок їх дачних ділянок та городів, участі у сільгоспроботах в колективних та інших господарствах. Для цього треба вирішити відповідні організаційні, транспортні та інші проблеми.

В одному із своїх перших виступів після обрання Президентом я стверджував, що саме український селянин уособлює підвалини політичної та економічної стабільності держави, що саме його працелюбність, терпимість і життєва мудрість цементують і суспільство. Сьогодні я ще більше переконаний в цьому. Тому саме до вас, селяни України, я звертаюсь із закликом чесно і сумлінно провести жнива, запобігти втратам врожаю.

Хід перетворень в Україні — політичних, економічних, соціальних, її нинішнє і майбутнє, добробут усього українського народу і кожної сім'ї багато в чому залежить саме від результатів вашої праці.

Хліб і незалежність нашої держави — слова-синоніми, поняття, які знаходяться в прямому взаємозв'язку. І коли ми говоримо, що в ці дні на полях України вирішується доля врожаю, то маємо на увазі, що вирішується й доля нашої держави, доля демократичних перетворень і ринкових реформ.

Завдяки титанічним зусиллям хліборобів є можливість уже в нинішньому році досягти реального перелому в продовольчому забезпеченні населення.

Звертаюсь до трудівників села й міста, до всіх, від кого залежить розв'язання цього завдання, із закликом і проханням, зробити все можливе, щоб якнайповніше використати явні фінансові, матеріальні, людські ресурси для створення максимальних продовольчих запасів в Україні.

Вірю, що споконвічна працьовитість та любов до землі наших трудівників допоможуть зібрати і зберегти вирощений врожай.

Дякую!

Парламентська хроніка

Законодавчий наступ на хабарництво

Денне і вечірнє засідання 11 липня

Цього разу в парламенті розглядали у другому читанні два надзвичайно важливі для боротьби з доморощеними корупціонерами й хабарниками законопроекти — «Про внесення змін і доповнень до чинного законодавства щодо відповідальності посадових осіб» та «Про боротьбу з корупцією».

Найбільшим каменем спотикання під час обговорення першого документа були два моменти. Його автори пропонували вилучити зі статті 165 Кримінального кодексу України, котра передбачає відповідальність посадових осіб за зловживання службовим станом таку ознаку, як корисливий мотив або іншу особисту зацікавленість, адже ця стаття фактично не діє як окрема. Ми — постійні свідки цього, коли той чи інший бюрократ від держави одному щось дозволяє, а іншому безпідставно відмовляє. Чому він здійснює такий поділ, здогадатися неважко. І спробуй доведи його особисту зацікавленість, особливо коли він хитро прикривається державними інтересами.

Опоненти в особі народного депутата Володимира Говоруна висловлювали побоювання, що це може призвести до спрощеного, чи, точніше, часто невиправданого притягнення чиновників до кримінальної відповідальності. Виручив, як це часто буває, Владислав Носов, котрий запропонував залишити статтю, але підсилити доповненням про те, що такі діяння можуть чинитися в інтересах третіх осіб.

Як і передбачали автори законопроекту з постійної Комісії з питань боротьби з організованою злочинністю і корупцією, дебати розгорнулися і довкола питання про те, чи звільняти від кримінальної відповідальності не лише того, хто дає хабара і вчасно про це повідомляє правоохоронні органи, а й посередника у цій справі. Як відомо, впіймати хабарника на гарячому нині дуже важко. Той, хто «дає на лапу», якщо з нього нахабно не вимагають, зацікавлений «вирішити питання» і з заявою до міліції чи прокуратури не біжить, а той, хто бере, — і поготів. Міг би «здати» учасників цього «бартеру» посередник, який їх звів. Але ж посадять його... Після тривалої дискусії шляхом голосування більшість парламенту висловилася за те, що нехай таки садять посередників.

Зійшлися на тому, що закон набере чинності з 1 вересня цього року. Під час розгляду проекту «Про боротьбу з корупцією» усе йшло порівняно гладенько, доки не торкнулися ст.ст. 7 та 8, що передбачають власне відповідальність за вчинення корупційних діянь та порушення спеціальних обмежень, встановлених для державних службовців. Основний аргумент опонентів — ці нововведення «не гратимуть» з уже чинними законами, зокрема, з законом про статус народного депутата. На прохання основного доповідача обох законопроектів голови згаданої постійної Комісії Григорія Омельченка, який, до речі, наполіг, щоб голосування відбувалися поіменно, розгляд цього документа в третьому читанні заплановано винести на найближчу п'ятницю.

Цього ж дня парламентарії ухвалили положення про порядок надання народним депутатам службових житлових приміщень. Прийняли закони «Про державний нагляд за дотриманням стандартів, норм, правил та відповідальність за їх порушення» (набере чинності з 1 січня), «Про упорядкування розмірів адмінштрафів за порушення паспортних правил та віднесення розгляду цих питань до відання органів внутрішніх справ», «Про ратифікацію угоди «Про співробітництво в галузі трудової міграції та соціального захисту трудящих-мігрантів», внесли також зміни до ст.7 Закону України «Про власність», розглянули низку питань, що стосуються окремих населених пунктів України.

Анатолій БЕНЬ.

Доля жінки — в центрі уваги депутатів

Ранкове засідання 12 липня

Відбулися слухання, присвячені реалізації в Україні конвенції ООН «Про ліквідацію усіх форм дискримінації щодо жінок». Учасниками їх стали народні депутати України, представники уряду та адміністрації Президента, керівники й активісти жіночих організацій та громад. Зі вступним словом до присутніх звернулася заступник голови Комісії з питань прав людини, національних меншин та міжнаціональних відносин Верховної Ради України Ніна Карпачова. Вона розповіла про стан жіночого руху в Україні, його проблеми та перспективи. Учасникам зібрання було зачитано звернення Президента Леоніда Кучми. В роботі сесії взяли участь віце-Прем'єр-міністр України з гуманітарних питань Іван Курас, представники ряду міністерств і відомств.

З увагою вислухали учасники парламентських слухань заступника виконавчого секретаря Європейської комісії ООН в Україні пані Д.Пастицці-Ференчич.

Віталій АБЛІЦОВ.

Обрано новий склад президії кримського парламенту

Після двох днів безрезультатного голосування, тривалих обговорень та консультацій у фракціях, 11 липня сесія Верховної Ради Криму обрала новий склад президії парламенту.

Із семи кандидатів, представлених спікером Є. Супрунюком, місця заступників голови Верховної Ради Криму посіли Рефат Чубаров від фракції «Курултай», Анушеван Данелян від фракції «Реформа» та Юрій Подкопаєв від фракції «Росія». Із 15 місць у новому складі президії сім отримали депутати фракцій «Росія» та «Росія — Єдність». Фракції «Реформа», «Незалежність» та «Курултай» мають по два місця, а «Аграрії Криму» та «Республіка» — по одному. За це рішення проголосував 51 депутат із 98. В опозиції — 47 депутатів. Це немало. Але місцеві спостерігачі вважають, що після відставки Сергія Цекова і попередньої президії парламент зможе плідно працювати, тим більше, що в його керівництві представлені майже всі фракції, окрім «Республіки» та депутатської групи «Крим».

Голова Верховної Ради автономії Євген Супрунюк заявив, що обрання нового складу президії він не розцінює як перемогу, але сподівається на конструктивну роботу з президією.

Народний депутат України Сергій ГОЛОВАТИЙ:

Рада Європи — на схід, Україна — на захід

Виступ на парламентській Асамблеї Ради Європи

Пане Голово, члени Асамблеї! Як представник Української парламентської делегації я хотів би зосередитися на двох питаннях.

Перше стосується того факту, що у Раді Європи дедалі зростає кількість нових демократичних держав, що є вагомим чинником для Європи у її намаганні стати широкою зоною демократичної безпеки. Тож Молдова може стати країною, яка розширить цю поважну організацію.

Україна завжди підтримувала і підтримує якомога швидше надання Молдові членства у Раді Європи. Як держава, що межує з Молдовою на заході, вона найбільше зацікавлена у тому, щоб наблизити широку зону європейської демократичної безпеки на схід, — ближче до України.

Я хотів би висловити глибоке задоволення позитивною оцінкою ролі України, як було підкреслено лордом Фінсбергом у його доповіді, а саме про те, що «дальшим позитивним розвитком став недавній інтерес України до активної участі у розв'язанні придністровського питання... (Україна виявила бажання сприяти гарантіям безпеки у розв'язанні придністровського конфлікту, зокрема на його пізніших етапах. — С.Г.). Сприяння іншого роду, крім гарантій безпеки, як було зазначено, включає співробітництво щодо виведення 14 Російської армії, встановлення кордонів, демаркаційних ліній тощо».

Можу заявити, що Україна готова до ще більших кроків, ніж ті, які згадані у доповіді лорда Фінсберга, аби зробити свій внесок в утвердження безпеки та миру в регіоні. У випадку, якщо Молдова подасть запит до ОБСЄ розпочати операцію щодо підтримки миру в Придністров'ї, Україна готова послати і свої миротворчі сили.

Таким чином, підтримка з боку України щодо входження Молдови до Ради Європи є твердою і безумовною.

Друге, що випливає з питання, яке розглядається, повертає мою увагу до попередньої сесії Асамблеї, коли обговорювалася доповідь пана Массерета з приводу загальної політики Ради Європи. Цілковито поділяючи твердження пана Массерета про те, що «постійне збільшення кількості країн, які останнім часом звільнилися з-під радянського гніту і які зараз охоплюються Радою, породжує суттєві проблеми перед організацією», я погоджуюся з тим, що організація повинна «підтримувати власний статус і довіру до себе» і що «вона не може дозволити собі працювати намарно: вона мусить переконатись у тому, що її довіра потрапила у надійні руки, і робити це шляхом перевірки окремих дій з боку країни, яка подала заяву».

Ці критерії повинні застосовуватися щодо всіх країн, які подають заяву, в тому числі й до України. Вимоги процедури прийняття до Ради Європи є одним з найвагоміших чинників у сучасних процесах демократизації посткомуністичного суспільства в Україні. Ці вимоги справляють значний вплив на процес реформ, спрямований на утвердження принципу верховенства права у моїй країні.

Досліджуючи сучасну позицію України з погляду всіх вимог, які висуваються до України як до держави, що подала заяву, можна легко побачити чимало позитивних моментів.

У намаганні забезпечити щойно здобуту незалежність цієї вразливої з точки зору географічного положення східної європейської держави шляхом встановлення більш тісних відносин із Заходом Україна лише за останній рік зробила декілька важливих кроків у цьому напрямі. Недавній візит Президента України до ЄС та штаб-квартири НАТО у Брюсселі є найсвіжішим прикладом нової політики Києва. Результатом цього візиту є підписання Україною віхового торгового договору з ЄС. Минулого року Україна прийняла рішення відмовитися від ядерної зброї. Ще раніше було ухвалено закрити Чорнобильську атомну електростанцію. Українські лідери публічно схвалили просування на схід НАТО. Помірковане управління Кримом, де сепаратистський рух становить найбільшу небезпеку для територіальної цілісності України, також є позитивною ознакою внутрішньої політики України. І, нарешті, Україна отримала нову демократичну «Малу Конституцію», коли було підписано Конституційний Договір між Президентом та Парламентом, щоб уникнути глибокої політичної кризи між гілками влади і з метою встановлення нового конституційного порядку.

Усі вищенаведені приклади позитивних зрушень в українській внутрішній та зовнішній політиці уже цього року можуть стати цілком солідною базою для розширення зони демократичної безпеки далі на схід.

Сподіватимемося, що розширення Ради Європи не зупиниться на молдовсько-українському кордоні. Мільйони громадян України, як і ряд сусідніх країн, усе ще мають надію, що з приводу заяви України про членство у Раді Європи буде винесено позитивне рішення уже цього року і що Рада Європи, просуваючись на схід, сприятиме просуванню України на захід, а саме до широкої зони європейської демократичної безпеки.

У фракціях і групах Верховної Ради

Компетенція Руху політикою не обмежується

На останніх засіданнях члени фракції Руху обговорювали два блоки питань. Перший: політичне реформування держави. Ми доклали багато зусиль для прийняття Закону про владу і підписання Конституційного договору. Але це, звичайно, тимчасові заходи, ми розуміємо, що вони не розв'язують основних проблем. Наша стратегічна мета — прийняття нової Конституції і проведення нових парламентських виборів. Для цього має бути новий виборчий закон і закон про політичні партії. Наша фракція розробила проекти цих надзвичайно важливих законодавчих актів. Їхня основна ідея — держава повинна силою закону підштовхнути до об'єднання партій, щоб вони були численніші і справді відбивали погляди більшості населення всіх регіонів України. Для цього, безперечно, потрібна хоча б мінімальна фінансова підтримка цих партій державою пропорційно їхньому представництву в парламенті. Отже, вважаємо, відбудеться структурування в суспільстві, думки громадян найповніше відображатимуться через політичні об'єднання.

Другий блок, надзвичайно важливий для представників Руху в парламенті, — це економічні реформи. Ми покладаємо великі надії, що ними займеться новий уряд. Але тут є поле і для парламентських роздумів. Ми бачимо, що суто монетаристський підхід не дає бажаного ефекту. Приймаємо начебто непогані закони про оподаткування, зменшили податковий тиск, однак на практиці ці рішення не мають відчутних наслідків. Поки що не мають. І не матимуть доти, доки в державі не буде цілісної програми промислового розвитку, доки уряд не займеться визначенням пріоритетів у народному господарстві, у фінансуванні: обдарує не взагалі всіх або тих, хто більше просить, хто більше галасує, що йому важко живеться, а надасть перевагу тим напрямам, котрі потім підтягуватимуть всю економіку.

Нині, зокрема, представники фракції через Комісію з науки і освіти займаються впритул ходом виконання української програми комплексної автоматизації машинобудівних підприємств. Це надзвичайно важливий проект, хоча дуже складний і коштуватиме дорого, але його реалізація могла б прискорити і структурну перебудову галузі, і підвести якість нашого виробництва. (На превеликий жаль, Мінмашпром в особі міністра та інші урядові чинники вже понад рік цю програму блокують).

Турбують нас і інші економічні проблеми, і, звичайно, така важлива, як законодавче забезпечення діяльності фінансово-промислових груп. Фракція певною мірою критикувала відповідний президентський указ, але тепер бачимо, що той проект, який внесли комісії на розгляд сесії, ще гірший. Він спрямований не так на полегшення умов для відновлення виробництва та інтеграції підприємств у виробничі комплекси, як для надання пільг окремим суб'єктам господарювання за рішенням Кабінету міністрів. Це буде лазівка для тих, хто не квапиться платити податки. Позиція фракції в цьому питанні така: або серйозні поправки до цього законопроекту, або його відхилення.

Одне слово, економічні питання — актуальна тема на засіданнях нашої фракції. Чутки про те, що рухівці в парламенті можуть оперувати лише політичними поняттями, не просто перебільшені. Вони зовсім не відповідають реальному станові речей.

Володимир КОВТУНЕЦЬ,
секретар фракції Руху.

Точка зору

Чи можна побудувати правову державу, сформувавши перший Конституційний суд України антиконституційним шляхом?

Окрім усіх негараздів, які має сьогодні Україна, вона може отримати ще один. Йдеться про спробу сформувати перший Конституційний суд України відверто антиконституційним шляхом. Якщо це станеться, то в Україні, яка робить перші, нерішучі й дуже суперечливі кроки до демократії, до побудови громадянського суспільства, з самого початку буде дискредитовано ідею Конституційного суду, основного стабілізуючого суспільного чинника, не кажучи вже про основне завдання — побудову правової держави.

Один небезпечний крок на цьому шляху вже зроблено. Прийнято Конституційний договір, який практично зупинив дію чинної Конституції. По суті, це не що інше, як політична угода. Добре, що цей Договір тимчасовий, діятиме один рік до прийняття нової Конституції. Та чи варто формувати за тимчасовою угодою на 10-річний термін таку важливу для правової держави інституцію, як Конституційний суд, тим паче перший для України?

Яка ж конкретна правова ситуація навколо проблеми формування Конституційного суду? За чинною Конституцією України Конституційний суд обирає Верховна Рада за поданням її Голови (ст. 108). У Законі «Про Конституційний суд України» (ст. 5) передбачено компромісний варіант, за яким Конституційний суд також обирає Верховна Рада, але половину його складу подає Президент України. А відповідно до Конституційного Договору половину складу Конституційного суду призначає одноособово Президент України. Безперечно, можливий і такий варіант, але він має бути передбачений Конституцією, а не звичайним законом, і тим більше не тимчасовою угодою. Інакше цей суд буде нелегітимним, а певним політичним органом. Адже за Конституцією і навіть за названим Договором (ст. 38) Конституційний суд має забезпечувати відповідність законів та інших нормативних актів саме Конституції, а не будь-яким політичним угодам, навіть якщо їх називають конституційними. За Договором, прийнятим простою більшістю голосів, усі статті Конституції України, що суперечать йому, неправомірно призупинено. То що робитиме Конституційний суд? Половина цього суду, обрана Верховною Радою відповідно до Конституції, має забезпечувати конституційну законність, а половина, призначена Президентом згідно з Договором, охоронятиме саме його? А як же бути з присягою конституційних суддів? Знову ж таки, половина складу присягатиме на Конституції, а інша? На Договорі? Хочеться запитати саме кандидатів до цієї половини: чи усвідомлюють вони, на що йдуть, чи дозволяє їм це робити їхня професійна совість і етика? Чи матимуть вони конституційне право, не кажучи про моральне, забезпечувати охорону нової Конституції України, адже їх призначать на 10 років?

Одне слово, питань постає чимало. Але головне з них: як бути з правовою державою, яку прагнемо побудувати?

Але немає безвихідних ситуацій. Конституційний суд, безперечно, мали б уже давно утворити.

Однак формувати Конституційний суд слід лише конституційним шляхом, альтернативи тут не може бути. Та навіть обраний конституційним шляхом, коли потрібно, із внесенням до чинної Конституції варіанта призначення половини його складу Президентом, він може приступити до роботи лише після прийняття нової Конституції України. А до цього Конституційний суд може зайнятися, крім необхідних організаційних питань (приміщення, апарат тощо), роботою над завершенням нової Конституції, вдосконаленням законодавства про Конституційний суд. Не завадило б і вивчення певного зарубіжного досвіду.

Віктор ШИШКІН,
народний депутат України.
Анатолій МАЦЮК,
завідувач науково-експертного відділу Верховної Ради України, доктор юридичних наук, професор.

У номер

● *Москва*

Президент захворів. Нічого серйозного

Президента Росії Бориса Єльцина госпіталізовано до Центральної клінічної лікарні Москви у зв'язку із загостренням ішемічної хвороби серця. «Судячи з перших даних обстеження Бориса Єльцина, нічого серйозного з ним не сталося і, перебуваючи в лікарні, він продовжує виконувати свої конституційні обов'язки глави держави», — заявив кореспондентові ІТАР—ТАРС прес-секретар Президента РФ Сергій Медведєв.

● *Вашингтон*

Американці посприяють свободі у В'єтнамі

Президент США Білл Клінтон, виступаючи на урочистій церемонії в Білому домі, оголосив про рішення відновити дипломатичні відносини з В'єтнамом у повному обсязі. Нормалізація і розширення контактів між американцями та в'єтнамцями, сказав президент, просуне вперед справу свободи у В'єтнамі, як це сталося у Східній Європі й колишньому Радянському Союзі. Цей крок відповідає нашим інтересам бачити вільний і мирний В'єтнам у сталій мирній Азії, підкреслив Білл Клінтон.

● *Рим*

Політикові інкримінують корупцію

Прокуратура Мілана видала ордер на арешт колишнього голови Ради міністрів Італії і екс-лідера соціалістичної партії Беттіно Краксі. Як стало відомо сьогодні, відомого політика знову звинувачують у корупції та порушенні закону про фінансування політичних партій, цього разу у справі про хабарництво під час будівництва міланського метро.

● *Париж*

Французи ще повоюють

Якщо Вашингтон відмовиться від дотримання ембарго на поставки зброї до Боснії та Герцеговини, то міжнародним силам ООН доведеться негайно її залишити. З таким попередженням виступив президент Франції Жак Ширак. На сесії Європейського парламенту, яка відбувається у Страсбурзі, він сказав, що разом з тим Франція поки що не має наміру виводити свої «блакитні шоломи».

● *Баку*

І, можливо, стріляти перестануть

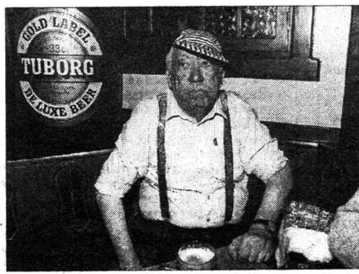
Питання, пов'язані з режимом припинення вогню у зоні вірмено-азербайджанського конфлікту, якого дотримуються сторони вже понад рік, будуть обговорюватися у столиці Азербайджану. Задля цього до Баку прибула місія ОБСЄ.

У Баку розраховують, що за допомогою ОБСЄ вдасться узгодити позиції сторін зі створення умов для розміщення в зоні конфлікту сил підтримання миру.

● *Мадрид*

«Акт міжнародного розбою»

Так охарактеризував іспанський сенатор Альваро Мартінес, член керівництва лівоцентристської коаліції «Об'єднані ліві», напад фрегата військово-морських сил Франції на судно «Рейнбоу уорріор—2» міжнародної організації «Грінпіс». У розмові із журналістами він висловив серйозне занепокоєння через рішення президента Франції відновити ядерні випробування.



Москва. У барі «Элефант» фірма «Туборг» провела презентацію своєї продукції з нагоди 100-річчя від дня заснування компанії. Скуштувати пивка завітав сюди і народний артист СРСР, директор і художній керівник цирку на Цвітному бульварі Юрій Нікулін.

Фото Романа ДЕНИСОВА (ІТАР—ТАРС).

Тетяна ІВЖЕНКО, УНІАР (спеціально для «Голосу України»)

Виклик прийняли. І пішли на «ви»

ПРИ ДЕРЖАВНІЙ Думі Російської Федерації відтепер постійно діятиме Рада співвітчизників, створена на пропозицію парламентського комітету з питань СНД та зв'язків із співвітчизниками, до яких зараховують усіх росіян за національністю, громадянами хоч би яких країн вони були.

Участь у з'їзді уповноважених представників зарубіжних російських організацій та об'єднань узяли делегати від усіх колишніх республік СРСР, бо, за словами голови Комітету з питань СНД Костянтина Затуліна, «проблеми багатомільйонної російської діаспори найчастіше не знаходять розуміння у нових незалежних державах». Таку думку цілком поділяли всі делегати з'їзду, зокрема і 58 представників України: депутати Верховної Ради Петро Симоненко, Юрій Болдирєв, Сергій Гмиря, керівники товариства російської культури з Києва, Донбасу, Сімферополя, російська творча інтелігенція в діаспорі зі Львова та західних регіонів України.

Постанову про створення експертно-консультативного органу при Держдумі — Ради співвітчизників — російський парламент ухвалив у квітні цього року. До Ради, за рішенням Держдуми, мають входити 39 членів: по одному представникові від кожної держави СНД та країн Балтії (від України та Казахстану — по два), а також депутати парламенту РФ. Як сказано в положенні про Раду співвітчизників, головне завдання новоствореного органу — «участь у підготовчій експертизі законопроектів у Держдумі, а також робота щодо ратифікації міжнародних угод; сприяння активізації об'єднання російських громад, організацій та об'єднань у країнах проживання; координація зусиль для забезпечення основних прав і свобод росіян у країнах проживання» тощо. Рада також зобов'язалася регулярно інформувати Держдуму про становище земляків у ближньому зарубіжжі.

Відповідальним секретарем Ради призначено Костянтина Затуліна. Він здійснюватиме організаційне та експертно-аналітичне забезпечення роботи Ради. Фінансування та матеріальну підтримку, технічне забезпечення нового органу покладено на апарат Держдуми. А Прем'єр-міністр Віктор Чорномирдін під час зустрічі з делегатами з'їзду повідомив, що уряд розробляє програму пріоритетного кредитування тих підприємств і галузей економіки країн ближнього зарубіжжя, де працюють переважно росіяни. Для розроблення програми, за словами Віктора Чорномирдіна, створено спеціальну урядову робочу групу, яку очолив віце-прем'єр Сергій Шахрай. Крім того, відтепер у федеральному бюджеті Росії передбачено статтю витрат для надання матеріальної підтримки земляків за кордоном. Чорномирдін відхилив пропозицію Ради співвітчизників про те, щоб державні інвестиції РФ надходили до країн СНД безпосередньо через організації діаспори та пов'язані з ними фінансово-комерційні структури.

Оргкомітет Ради співвітчизників звернувся з офіційним листом до Держдуми і найвищих органів держвлади РФ. У документі ще раз наголошено, що нині співвітчизники у колишніх республіках СРСР «зазнають дискримінації у питаннях громадянства, мови, права вибирати місце проживання. Тисячі наших братів і сестер щоденно ризикують своїм життям і життям своїх дітей». Таку думку висловив у листі до з'їзду співвітчизників і голова Держдуми Росії Іван Рибкін. Він зазначив, що у країнах СНД зростає невпевненість у майбутньому. «Співвітчизники важко переживають відокремленість від історичної батьківщини — Росії. Їхнє становище ускладнюється тим, що співвітчизники не мають російського громадянства». Голова Держдуми висловив упевненість, що ситуація докорінно зміниться з початком роботи Ради співвітчизників. «Ми сподіваємося, — сказано в установчих документах з'їзду, — що Рада як передпарламент російської діаспори внесе у наші ряди згуртованість, потрібну для достойної нашого народу відповіді на виклик, кинутий нам розвалом СРСР».

Інгеборг КРІСТОФФЕРСЕН:

В УКРАЇНІ СТАЛИСЯ ЗМІНИ НА КРАЩЕ

Представляємо дипломатичний корпус в Україні

З досьє «Голосу України»

У Надзвичайного й Повноважного Посла Бельгії в Україні Інгеборг Крістофферсен звична для кар'єрного дипломата біографія: університет у Брюсселі, де вона вивчала політологію, конкурс для роботи в МЗС Бельгії. Потім було призначення до Парижа, затим — посади першого секретаря посольства Бельгії в Ірландії, радника з питань культури та преси в Голландії, ще раз працювала два роки в Парижі, далі — п'ять років генеральним консулом у Торонто, три роки міністром-посланником у Москві, а з 5 травня 1992 року — посол в Україні.

Пані Крістофферсен непогано розмовляє російською і спілкуватися з нею легко й приємно. Кореспондент «Голосу України» попросила її відповісти на кілька запитань.

— Розкажіть, будь ласка, про ваші перші враження від спілкування з людьми, які нещодавно називалися радянськими...

— Я була дуже здивована, потрапивши в зовсім інше, аніж уявляла, суспільство. Згодом переконалася, що й у цього суспільства також інше уявлення про нас, аніж ми є насправді. Такий результат дезінформації, що йшла з обох сторін.

Та своє призначення і до Москви, й до Києва сприйняла з величезним інтересом: кому ще пощастить так, щоб опинитися на переломі системи? Я спостерігаю, як і в Росії, і в Україні намагаються знайти вихід із складної ситуації і захоплююсь: які стійкі люди живуть тут!

Так, складностей у вас вистачає, і населення, мабуть, не відчуло змін на краще, але я їх бачу, рух усе ж таки є.

— Пані Посол, на якому рівні нині бельгійсько-українські відносини?

— Вони могли б розвиватися багато краще, проте я задоволена: створено правову базу для цих відносин, ще частина угод готова до підписання, поліпшуються торговельно-економічні зв'язки. До речі, нещодавно представники двох бельгійських Торгових палат побували в Києві. Вони привезли пропозиції від ста державних і приватних фірм. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо успішними виявилися контакти в сільськогосподарській галузі.

Досить широкі зв'язки підприємців у сфері створення ядерної безпеки: наші фахівці запроваджують кілька проектів на південних АЕС. А також у будівництві: з осені бельгійські будівельники розпочнуть спорудження готелю «Люкс» у Севастополі та капітальний ремонт готелів у Ялті.

— Так само успішне співробітництво і в сфері культури?

— На жаль, угоду про культурне співробітництво не підписано. Гадаю, з вини обох сторін, бо не було наполегливості і з української сторони, а Бельгія два роки тому стала федеральною державою — і ці питання тепер розв'язувати складніше, аніж за централізованого управління.

Та, на щастя, там, де спізнюються політики, спрацьовує народна дипломатія, причому в двосторонньому порядку: їздять один до одного туристи, артисти, підприємці.

Не кажу вже про українську діаспору в Бельгії, яка постійно щось придумує й організовує, підтримує постійний зв'язок із землею своїх предків. І вже зовсім благородна справа: два роки підряд Бельгія приймає по 800 дітей з України на двомісячне оздоровлення. Зрештою, скажу, що в нашій країні Україна має добру репутацію.

— У вас на одній стіні в робочому кабінеті картина: різнокольорові консервні банки, що стоять нерівними, неначе тремтячими стовпчиками. На іншій — портрет короля Альберта II та королеви Паули. Це сусідство про щось говорить?

— Ні про що. Картину купила в Москві — чистісінький сарказм. У цій символіці бачу стан суспільства в пострадянських країнах: банки порожні, стоять хистко, ось-ось упадуть. Але стоять. Думаю, вистоять. Коли стомлюся, подивлюсь на цю картину й посміхнуся, Москву згадаю. До речі, вдома у мене інші картини, багато українських: мальовнича, заспокійлива природа. Рай...

Інтерв'ю взяла Валентина ПИСАНСЬКА.

Анатолій ЛАЗАРЄВ, ІТАР—ТАРС, з (Нью-Йорка)

СИНДРОМ ВІЙНИ

ТОЧНІ причини виникнення загадкового захворювання «синдром війни у Перській затоці» поки що не названо, хоча версій чимало. Ще одну з них запропонував доктор Арвінд Дасон з медичного центру Роберта Вуда Джонсона у штаті Нью-Джерсі. Та спочатку — про саму недугу.

У збройному конфлікті Іраку в Кувейті брали участь приблизно 670 тисяч військовослужбовців. З них близько 43 тис. нині твердять, що у них розвинувся «синдром війни у Перській затоці». Його симптоми — швидка втомлюваність, шкірні подразнення, м'язові, суглобові і головні болі, втрата пам'яті, порушення функцій системи дихання.

Пентагон заперечує, що подібне захворювання — результат впливу на американських військовослужбовців хімічної чи бактеріологічної зброї. І версія Даса підтверджує позицію Міністерства оборони США. Під час обстеження групи ветеранів війни у зоні Перської затоки лікар установив, що 90 відсотків із них страждають від респіраторних відхилень, що проявляються передусім у хронічному розпуханні верхніх дихальних шляхів. Останнє спричиняє також порушення нормального сну. На думку Даса, причина такої недуги полягає в тому, що американські військовослужбовці змушені були дихати повітрям, насиченим димом палаючої нафти.

Тим часом версія про те, ніби «синдром» спричинений впливом хімічної зброї, застосованої Іраком, не сходить з порядку денного. Два місяці тому було оприлюднено один з розсекречених нещодавно Пентагоном документів, датований січнем 1991 року, коли Ірак завдав ракетного удару по Ізраїлю. В ньому, зокрема, сказано, що «ізраїльська поліція підтвердила використання газу нервово-паралітичної дії». На можливість таких причин виникнення захворювання вказував і каліфорнійський мікробіолог Говард Урновіц, за словами якого «синдром війни у Перській затоці» справді міг бути викликаний застосуванням Іраком хімічної чи бактеріологічної зброї.

КОДЕКС ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА УКРАЇНИ

(Початок у «ГУ» від 11 липня ц. р.).

Стаття 189. Відмова перевізника від договору

Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажира при настанні обставин, зазначених у пунктах 1-4 статті 156 цього Кодексу.

Договір морського перевезення пасажира припиняється без відмови сторін при настанні обставин, зазначених у пунктах 1 і 2 частини першої статті 158 цього Кодексу.

У разі припинення договору морського перевезення пасажира до відходу судна пасажиру повертається вся плата за проїзд і провіз багажу, а при припиненні договору після початку рейсу — частина вказаної плати пропорційно відстані, перевезення на яку не відбулося.

Перевізник має право затримати відхід судна, змінити маршрут перевезення, місце посадки або висадки пасажира, якщо такі дії будуть необхідні внаслідок стихійного лиха, несприятливих санітарно-епідеміологічних умов в порту відправлення, призначення або за маршрутом перевезення, а також інших подій і явищ, що не залежать від перевізника і роблять неможливим виконання договору морського перевезення пасажира.

Стаття 190. Права пасажира

Пасажир має право:

1) перевозити з собою дітей безкоштовно або на пільгових умовах;

2) перевозити з собою каютний багаж безкоштовно в межах установлених норм;

3) здавати для перевезення багаж за плату за тарифом.

Про втрату або пошкодження багажу пасажир повинен направити письмове повідомлення перевізнику або його агенту:

а) у випадку явного пошкодження каютного багажу — до або в момент висадки пасажира;

б) у випадку явного пошкодження іншого багажу — до або в момент його видачі;

в) у випадку втрати багажу або його пошкодження, яке не є явним, — протягом п'ятнадцяти днів з дня висадки або з дня видачі багажу, або з того моменту, коли він повинен бути виданий.

Якщо пасажир не виконав вимог цієї статті, то вважається, оскільки не доведено протилежне, що пасажир одержав свій багаж непошкодженим.

Письмове повідомлення не потрібне, якщо стан багажу було спільно визначено або перевірено в момент його отримання.

Багаж, не запитаний протягом трьох місяців з дня приходу судна в порт призначення, може бути реалізований у порядку, встановленому Міністерством транспорту України.

Стаття 191. Страхування пасажира

Пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. Сплачувана пасажиром страхова премія входить у вартість квитка.

Стаття 192. Мореходний стан судна

Перевізник зобов'язаний до початку перевезення привести судно у стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів, завчасно належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним для плавання, укомплектувати екіпажем і утримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів.

Стаття 193. Відповідальність перевізника

Перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажира або ушкодження його здоров'я, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків.

Перевізник відповідає за нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо не доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з його вини.

За втрату або пошкодження каютного багажу перевізник відповідає лише у випадку, якщо пасажир доведе, що втрата або пошкодження сталися внаслідок наміру або необережності перевізника.

Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних металів і виробів з них, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були здані на збереження перевізнику, який погодився їх зберігати в безпеці. В останньому випадку перевізник відповідає не вище межі, передбаченої частиною четвертою статті 194 цього Кодексу.

Якщо перевізник доведе, що вина або недбалість пасажира стали причиною або сприяли його смерті або ушкодженню здоров'я, втраті або пошкодженню його багажу, суд, що розглядає справу, може звільнити перевізника від відповідальності повністю чи частково.

Стаття 194. Межі відповідальності перевізника

У випадку смерті пасажира або ушкодження його здоров'я відповідальність перевізника ні в якому разі не перевищує 175000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження каютного багажу ні в якому разі не перевищує 1800 розрахункових одиниць на пасажира у відношенні перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в автомашині чи на ній, ні в якому разі не перевищує 10000 розрахункових одиниць за автомашину відносно до перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження іншого багажу, ніж той, що зазначено в частинах другій і третій цієї статті, ні в якому разі не перевищує 2700 розрахункових одиниць на пасажира у відношенні перевезення в цілому.

Перевізник і пасажир можуть шляхом точно вираженої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності ніж ті, що передбачені частинами 1-4 цієї статті.

Перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності, встановленими в цій статті, якщо буде доведено, що збиток заподіяно внаслідок дій або упущень перевізника, працівника або агента перевізника, скоєних або з наміром заподіяти цей збиток, або через самовпевненість з усвідомленням можливого заподіяння збитку.

ГЛАВА 4. ДОГОВІР МОРСЬКОГО КРУЇЗУ

Стаття 195. Поняття договору морського круїзу

За договором морського круїзу одна сторона — організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове і екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона — учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату.

Стаття 196. Докази укладення договору морського круїзу

Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу.

Стаття 197. Сфера застосування договору морського круїзу

Наступні правила цієї глави застосовуються у тих випадках, коли угодою сторін за договором круїзу не встановлено інше. Однак будь-яка угода сторін, що обмежує права учасника круїзу, передбачені в цій главі, недійсна.

Стаття 198. Мореходний стан судна

Організатор круїзу зобов'язаний до початку круїзу забезпечити приведення судна в належний стан відповідно до умов статті 192 цього Кодексу і утримувати судно в такому стані протягом всього часу круїзу.

Стаття 199. Відмова від договору учасника круїзу

Учасник круїзу має право у будь-який час до початку круїзу відмовитися від договору морського круїзу. Учасник круїзу, який заздалегідь повідомив організатора круїзу про відмову від договору, має право одержати назад плату за круїз у порядку, розмірах і терміни, встановлені договором морського круїзу.

У випадку, коли організатор круїзу не може надати учасникові круїзу місце на судні, яке передбачено договором, або, за згодою учасника круїзу, таке ж місце на іншому судні, що за своїми характеристиками і комфортабельністю не нижче обумовленого, учасник круїзу вправі відмовитися від договору і повністю отримати назад плату за круїз.

Стаття 200. Відмова від договору організатора круїзу

Організатор круїзу має право відмовитися від договору морського круїзу у разі виникнення до початку круїзу обставин, зазначених у пунктах 1-4 статті 156 цього Кодексу.

Якщо ці обставини трапились після початку круїзу і привели до його припинення, договір анулюється. У цьому випадку організатор круїзу зобов'язаний повернути учаснику плату за невикористану частину круїзу і на вимогу останнього доставити його в порт відправлення.

Стаття 201. Витрати у разі збільшення продовження терміну круїзу

У випадку збільшення терміну круїзу через непередбачені обставини організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникові круїзу.

Стаття 202. Відповідальність організатора круїзу

Організатор круїзу несе відповідальність за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням здоров'я учасника круїзу, а також втратою або пошкодженням його речей, відповідно до правил статей 193, 194 цього Кодексу.

РОЗДІЛ VI. ФРАХТУВАННЯ СУДЕН

ГЛАВА 1. ДОГОВІР ФРАХТУВАННЯ СУДЕН НА ПЕВНИЙ ЧАС

Стаття 203. Поняття договору фрахтування суден

За договором фрахтування судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер).

Стаття 204. Докази укладення договору фрахтування суден

Договір фрахтування судна на певний час повинен бути укладений у письмовій формі.

Наявність і зміст договору фрахтування судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

Стаття 205. Реквізити договору фрахтування суден

У договорі фрахтування судна на певний час повинні бути вказані найменування сторін договору, назва судна, його технічні і експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, термін дії договору, місце приймання і здавання судна.

Стаття 206. Суборенда

Фрахтувальник може в межах прав, що надаються йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна з третьою особою. Укладання такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного ним з судновласником.

До договору фрахтування судна на певний час, укладеного фрахтувальником з третьою особою, відповідно застосовуються правила цієї глави.

Стаття 207. Мореходний стан судна

Судновласник зобов'язаний передати судно фрахтувальнику в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором фрахтування судна на певний час.

При фрахтуванні судна за тайм-чартером судновласник зобов'язаний, крім того, спорядити і укомплектувати судно екіпажем, а також підтримувати судно протягом терміну тайм-чартера в мореходному стані, сплачувати його страхування і утримання суднового екіпажу.

Стаття 208. Обмеження щодо користування судном

Фрахтувальник зобов'язаний здійснювати експлуатацію судна відповідно до умов фрахтування, визначених договором фрахтування судна на певний час.

Стаття 209. Право фрахтувальника на укладання договорів перевезення

Якщо судно зафрахтоване для перевезення вантажів, фрахтувальник має право від свого імені укладати договори перевезення вантажів, підписувати чартери, видавати коносаменти та інші перевізні документи. Він несе відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з цих документів, зокрема з коносаментів або інших перевізних документів.

Стаття 210. Підпорядкування екіпажу судна фрахтувальнику

У разі фрахтування судна за тайм-чартером капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються розпорядженням фрахтувальника щодо експлуатації судна, за винятком розпоряджень щодо судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні і складу екіпажу.

Стаття 211. Відповідальність фрахтувальника

Фрахтувальник відповідає за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини.

Стаття 212. Сплата фрахту

Фрахтувальник сплачує судновласнику фрахт в порядку і терміни, передбачені договором фрахтування судна на певний час. Він звільняється від сплати фрахту і витрат щодо судна за час, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок немореходного стану, за винятком випадків, коли непридатність судна настала з вини фрахтувальника.

Стаття 213. Сплата фрахту у разі загибелі судна

У разі загибелі судна фрахт підлягає сплаті по день загибелі судна, а якщо цей день встановити неможливо, — по день отримання останньої звістки про нього.

Стаття 214. Винагорода за рятування на морі

Винагорода, належна зафрахтованому за тайм-чартером судну за врятування на морі, що мало місце до закінчення дії тайм-чартера, розподіляється рівними частками між судновласником і фрахтувальником за вирахуванням сум, належних для відшкодування понесених судном збитків, і частки, належної судновому екіпажу. Винагорода, належна зафрахтованому без екіпажу судну за врятування на морі під час дії договору фрахтування судна на певний час, належить фрахтувальнику.

ГЛАВА 2. ДОГОВІР ЛІЗИНГУ СУДНА

Стаття 215. Поняття договору лізингу судна

За договором лізингу судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно.

Лізингоодержувач зобов'язується сплатити лізингову плату, в яку включаються плата за користування судном і його вартість за договором морського лізингу.

Договір лізингу українського державного судна може бути укладено лише з дотриманням вимог, передбачених статтею 17 цього Кодексу.

Стаття 216. Докази укладення договору лізингу

Договір лізингу повинен бути укладений у письмовій формі. Наявність і зміст договору лізингу судна можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

Стаття 217. Реквізити договору лізингу судна

У договорі лізингу судна повинні бути вказані найменування сторін, мета договору, назва судна, рік побудування судна, його клас, вантажопідйомність або вантажомісткість, потужність двигунів, швидкість ходу і витрата пального, термін користування, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно, розмір і термін внесення лізингової плати, місце і час передачі судна лізингоодержувачу та інші необхідні дані.

Стаття 218. Мореходний стан судна

Лізингодавець зобов'язаний передати судно лізингоодержувачу в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором лізингу судна.

Лізингодавець несе відповідальність за будь-які недоліки судна, що існували в момент його передачі лізингоодержувачу і про які він не заявив під час передачі судна.

Претензії з приводу несправностей судна та інших недоліків щодо

(Закінчення на 6–11-й стор.).

його стану можуть бути пред'явлені лізингоодержувачем протягом року з дня передачі судна.

Стаття 219. Експлуатація судна лізингоодержувачем

Лізингоодержувач зобов'язаний підтримувати судно у справному стані і нести витрати, пов'язані з його утриманням та ремонтом.

Ризик випадкової загибелі або випадкового пошкодження судна переходить на лізингоодержувача після передачі судна.

Стаття 220. Відмова від договору лізингу судна

Лізингоодержувач вправі відмовитися від договору лізингу судна і зажадати відшкодування збитків, якщо:

1) лізингодавець не передасть судно лізингоодержувачу протягом обумовленого договором лізингу судна терміну;

2) внаслідок вказаних в частині другій статті 218 цього Кодексу недоліків судно не може бути використано лізингоодержувачем відповідно до договору лізингу судна.

Лізингодавець має право відмовитися від договору лізингу судна і зажадати повернення судна, якщо лізингоодержувач не вніс лізингової плати протягом трьох місяців після настання терміну платежу.

Стаття 221. Повернення судна лізингодавцю

У разі повернення судна лізингодавець має право на частину лізингової плати, належної за користування судном. Внески, сплачені лізингоодержувачем в рахунок договірної ціни, підлягають поверненню лізингоодержувачу.

Лізингоодержувач зобов'язаний повернути лізингодавцю судно в тому стані, в якому він його одержав, з урахуванням нормального зносу. У разі погіршення стану судна, лізингоодержувач відшкодовує лізингодавцю спричинені цим збитки. Зроблені лізингоодержувачем удосконалення на судні, якщо їх можна відділити, можуть бути вилучені лізингоодержувачем у разі незгоди лізингодавця відшкодувати їх вартість.

РОЗДІЛ VII. МОРСЬКЕ БУКСИРУВАННЯ

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

Стаття 222. Поняття договору морського буксирування

За договором морського буксирування власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу, або для виконання маневру.

Стаття 223. Мореплавний стан суден

Кожна з сторін договору морського буксирування зобов'язана завчасно привести своє судно або інший плавучий об'єкт у стан, придатний для виконання передбачених договором морського буксирування робіт.

Власники суден і об'єктів буксирування не несуть відповідальності за недоліки свого судна, якщо доведуть, що вони не могли бути виявлені при проявленні ними належної дбайливості (приховані недоліки).

Стаття 224. Буксирування у кригових умовах

Власник буксируючого судна не відповідає за шкоду, заподіяну судну, яке буксирується, або іншому плавучому об'єкту, або майну і вантажу, що знаходиться на ньому, при буксируванні у кригових умовах, якщо не буде доведено, що шкода заподіяна з вини буксируючого судна.

Стаття 225. Відповідальність буксируючого судна

Відповідальність за шкоду, заподіяну при буксируванні судну, що буксирується, або іншому плавучому об'єкту, або майну і вантажу, що знаходяться на ньому, у випадку, коли капітан судна, що буксирується, управляє буксирувальною операцією, у разі відсутності іншої угоди сторін, несе власник буксируючого судна, якщо ним не буде доведено відсутність його вини.

Стаття 226. Відповідальність судна, що буксирується

Відповідальність за шкоду, заподіяну при буксируванні буксируючому судну, або майну і вантажу, що знаходяться на ньому, у випадку, якщо капітан судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта управляє буксирувальною операцією, у разі відсутності іншої угоди сторін, несе власник судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта, якщо ним не буде доведено відсутність його вини.

Стаття 227. Період відповідальності при буксируванні

Початком відповідальності власника буксируючого судна за договором морського буксирування вважається момент прийняття судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта на буксир у початковому пункті буксирування і закінченням відповідальності — момент поставлення судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта на швартові або на якір у кінцевому пункті буксирування.

Стаття 228. Допомога аварійному судну

У разі аварійної морської події з судном, що буксирується, або іншим плавучим об'єктом з причини, що не залежить від буксируючого судна, капітан останнього зобов'язаний надати судну, що буксирується, або іншому плавучому об'єкту рятувальні засоби і подавати йому необхідну допомогу доти, поки постраждале судно (об'єкт) не зможе обійтися без рятівника, з відшкодуванням лише фактичних витрат буксируючого судна і без виплати рятувальної винагороди.

ГЛАВА 2. ПОРТОВЕ БУКСИРУВАННЯ

Стаття 229. Поняття договору портового буксирування

За договором портового буксирування буксировласник за винагороду здійснює ввід в порт або вивід з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна, що буксирується, швартових та інших операцій у портових водах.

Договір портового буксирування може бути укладено в усній формі.

Стаття 230. Управління портовим буксируванням

Управління портовим буксируванням здійснює капітан судна (об'єкта), що буксирується, якщо договором не встановлено інше. Угода про покладення обов'язків управління буксируванням на капітана судна, що буксирує, може доводитися тільки письмовими доказами.

Стаття 231. Обов'язкове користування буксирами

З метою забезпечення безпеки плавання в портових водах начальником порту може бути встановлено обов'язкове використання буксирів для входу, виходу і переміщення в акваторії порту, виконання маневрів, швартових та інших операцій, а також визначено умови буксирування.

ГЛАВА 3. МІЖПОРТОВЕ БУКСИРУВАННЯ

Стаття 232. Поняття договору міжпортового буксирування

За договором міжпортового буксирування власник одного судна (буксира) зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно або інший плавучий об'єкт з одного порту (пункту) до іншого порту (пункту).

Стаття 233. Форма і зміст договору міжпортового буксирування

Договір міжпортового буксирування укладається у письмовій формі. Договір повинен містити умови про порти (пункти) відправлення і призначення, про час буксирування, про права і обов'язки сторін, про відповідальність за порушення договору, про ті особливості об'єктів, що буксируються і можуть впливати на безпеку буксирування, про інші обставини, які сторони вважають необхідними обумовити окремо.

Стаття 234. Буксирування між портами України

Буксирування між портами України може здійснюватися виключно суднами під прапором України.

Порядок буксирування між портами України, а також буксирування з (до) іноземних портів, що виконується суднами під прапором України, регулюється цим Кодексом.

Стаття 235. Управління буксирувальною операцією

Управління міжпортовим буксируванням здійснюється капітаном судна, що буксирує. Капітан такого судна не має права втручатися у внутрішньосуднове життя судна (об'єкта), що буксирується.

Стаття 236. Начальник буксирувальної операції

У разі призначення власником буксируючого судна начальником буксирувальної операції особи, яка не є капітаном одного з буксирів, правовідносини цієї особи з капітанами буксирів і об'єкта, що буксирується, визначаються договором міжпортового буксирування.

Стаття 237. Розірвання договору буксировласником

У разі неготовності об'єкта до буксирування в обумовлені договором строки після прибуття буксира в пункт відправлення, власник буксируючого судна має право розірвати договір з покладенням на власника об'єкта, що підлягає буксируванню, всіх понесених буксировласником витрат, пов'язаних з переходом буксира в пункт відправлення і зворотного переходу його в порт базування або інший пункт, розташований не далі, ніж порт базування, а також неотриманих прибутків (втраченої вигоди).

Стаття 238. Розірвання договору власником об'єкта, що підлягає буксируванню

У разі прибуття буксира в пункт відправлення в неморехідному стані, не підготовленим до обумовленого договором буксирування, власник об'єкта, що підлягає буксируванню, має право розірвати договір з покладенням на буксировласника всіх понесених ним витрат, а також неотриманих доходів (втраченої вигоди).

РОЗДІЛ VIII. МОРСЬКЕ СТРАХУВАННЯ

ГЛАВА 1. ДОГОВІР МОРСЬКОГО СТРАХУВАННЯ

Стаття 239. Поняття договору морського страхування

За договором морського страхування страховик зобов'язується за обумовлену плату (страхову премію) у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об'єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки.

Стаття 240. Докази укладення договору морського страхування

Наявність і зміст договору морського страхування можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

Стаття 241. Сфера застосування договору морського страхування

Правила цієї глави застосовуються у тих випадках, коли угодою сторін не встановлено інше. Але у випадках, прямо вказаних у цій главі, угода, що не відповідає цим правилам, є недійсною.

Стаття 242. Об'єкти страхування

Об'єктом морського страхування може бути будь-який пов'язаний з мореплавством майновий інтерес, як-то: судно, у тому числі і таке, що будується, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом, заробітна плата, інші види винагороди капітана, інших осіб суднового екіпажу, цивільна відповідальність судновласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестрахування).

Об'єкт страхування повинен бути вказаний у договорі морського страхування.

Стаття 243. Інформація про ступінь ризику

У разі укладення договору страхувальник зобов'язаний повідомити страховика про обставини, що мають істотне значення для визначення ступеня ризику і відомі або повинні бути відомі страхувальнику, а також відомості, запитані страховиком.

Страхувальник звільняється від цього обов'язку відносно загальновідомих відомостей, а також відомостей, що відомі або повинні бути відомі страховику.

У разі неповідомлення страхувальником відповідних відомостей або повідомлення ним неправильних відомостей страховик має право відмовитися від договору.

Стаття 244. Страховий поліс

Страховик зобов'язаний на вимогу страхувальника видати йому за своїм підписом документ, що містить умови договору морського страхування (поліс, страховий сертифікат тощо).

Стаття 245. Страхова премія

Страхувальник зобов'язаний виплатити страховику страхову премію протягом обумовленого терміну. До сплати страхової премії договір морського страхування не вступає в силу, якщо в ньому не передбачено інше.

Стаття 246. Договір морського страхування на користь третьої особи

Договір морського страхування може бути укладено страхувальником на користь третьої особи, вказаної або не вказаної в договорі.

У випадку укладення договору морського страхування на користь третьої особи страхувальник несе всі обов'язки за цим договором. Ці ж обов'язки несе і особа, на користь якої і укладено договір, якщо він укладений за дорученням вказаної особи або навіть і без доручення, але ця особа пізніше виявила щодо страхування свою згоду.

У разі страхування на користь третьої особи страхувальник користується всіма правами за договором страхування без окремого доручення.

Стаття 247. Пред'явлення поліса страховику

У разі виплати страхової компенсації страховик має право зажадати пред'явлення поліса або іншого страхового документа, виданого страховиком.

Стаття 248. Відчуження застрахованого вантажу

У випадку відчуження застрахованого вантажу договір страхування зберігає силу, причому всі права і обов'язки страхувальника переходять до набувача вантажу.

Якщо до відчуження вантажу страхова премія не була сплачена, обов'язок сплатити її несуть як страхувальник, так і набувач вантажу. Однак вимога сплатити премію не має сили стосовно власника поліса або іншого страхового документа, в якому відсутня вказівка про те, що премія не сплачена.

Стаття 249. Відчуження застрахованого судна

У разі відчуження застрахованого судна договір морського страхування припиняється з моменту відчуження. Однак у разі відчуження судна під час рейсу договір залишається в силі до закінчення цього рейсу, і на набувача цього судна переходять права і обов'язки страхувальника.

Стаття 250. Страхова сума

У разі укладення договору морського страхування страхувальник зобов'язаний оголосити суму, на яку він страхує відповідний інтерес (страхова сума).

Якщо страхова сума оголошена нижче вартості застрахованого інтересу (страхової вартості), страховик відповідає за збитки пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості.

Якщо страхова сума, що вказана в договорі морського страхування, перевищує страхову вартість, договір є недійсним щодо тієї частки страхової суми, яка перевищує страхову вартість.

Стаття 251. Перевищен[ня] страхової суми над страхово[ю] вартістю

Якщо інтерес, застрахований у кількох страховиків на суми, що разом перевищують його страхову вартість, всі страховики відповідають лише у межах страхової вартості, причому кожен з них відповідає пропорційно страховій сумі за укладеним ним договором морського страхування.

Стаття 252. Збереження сили договору у разі виключення можливості настання страхового випадку

Договір морського страхування зберігає силу, якщо навіть до моменту його укладення можливість збитків, що підлягають відшкодуванню, вже минула або ці збитки вже виникли. Однак, якщо страховик під час укладення договору морського страхування знав або повинен був зн[ати], що можливість настан[ня] страхового випадку виключена, або страхувальник знав або повинен був знати про збитки, що вже сталися і підлягають відшкодуванню страховиком, виконання договору страхування не є обов'язковим для сторони, якій не було відомо про ці обставини.

Страхова премія належить страховику і в тому випадку, коли виконання договору морського страхування для нього не є обов'язковим.

Стаття 253. Генеральний поліс

За окремою угодою (генеральним полісом) можуть бути застраховані всі вантажі, які страхувальник отримує або відправляє протягом визначеного терміну.

Стаття 254. Обов'язки страхувальника за генеральним полісом

Страхувальник зобов'язаний по кожному відправленні вантажу, що підпадає під дію генерального поліса, повідомити страховику всі необхідні відомості негайно після їх отримання, зокрема найменування судна, на якому перевозиться вантаж, шлях прямування вантажу і страхову суму. Страхувальник не звільняється від цього обов'язку, навіть якщо він отримає відомості про відправку після доставки вантажу на місце призначення у непошкодженому стані.

При неповідомленні або несвоєчасному повідомленні страхувальником необхідних відомостей страховик вправі відмовити у відшкодуванні збитків за відповідними вантажами. При цьому за страховиком зберігається право на страхову премію, яку він міг би одержати, якщо страхувальник не доведе, що неповідомлення або несвоєчасне повідомлення відомостей не може бути поставлено йому за провину.

Якщо страхувальник умисно повідомив відомості несвоєчасно або не повідомив їх зовсім, або умисно неправильно позначив вантаж або страхову суму, страховик має право відмовитися від страхування за генеральним полі-

сом. При цьому за страховиком зберігається право на страхову премію, яку він міг би одержати у разі сумлінного виконання у повному обсязі страхувальником договору морського страхування.

Стаття 255. Пріоритет поліса перед генеральним полісом

На вимогу страхувальника страховик зобов'язаний видати за окремими відправками вантажів, що підпадають під дію генерального поліса, поліси або страхові сертифікати.

У разі невідповідності змісту поліса або страхового сертифіката генеральному полісу перевага віддається полісу або страховому сертифікату.

Стаття 256. Збитки, що сталися внаслідок наміру страхувальника

Страховик не відповідає за збитки, що сталися внаслідок наміру або грубої необережності ахувальника, відправника, ержувача, а також їх представників.

Стаття 257. Збитки внаслідок неморехідного стану судна

У разі страхування судна страховик, крім випадків, зазначених у статті 256 цього Кодексу, не відповідає за збитки, що сталися внаслідок того, що судно було відправлено в неморехідному стані, якщо тільки неморехідний стан не був викликаний його прихованими недоліками. Страховик також не відповідає за збитки, що сталися внаслідок ветхості судна і його приладдя, їх зношеності від часу або звичайного користуваня, а також за збитки, що виникли внаслідок завантаження, з відома страхувальника або його представника, але без відома страховика, речовин і предметів, небезпечних у дношенні вибуху і самозайман- якщо договором страхування не передбачено інше.

Стаття 258. Збитки від природних властивостей вантажу

У разі страхування вантажу або очікуваного прибутку страховик, крім випадків, заначених у статті 256 цього Кодексу, не відповідає за збитки, що сталися від природних властивостей самого вантажу (внутрішнього зіпсуття, убутку, іржі, плісняви, витоку або поломки, самозаймання тощо), а також за збитки, що виникли внаслідок неналежної упаковки.

Стаття 259. Звільнення страховика від відповідальності при страхуванні фрахту

При страхуванні фрахту застосовуються правила статей 256, 257 і 258 цього Кодексу.

Стаття 260. Ядерна шкода

Страховик не відповідає за збитки, що сталися внаслідок дії ядерного вибуху, радіації або радіоактивного зараження, якщо інше не встановлено правилами цього Кодексу.

Стаття 261. Воєнні ризики, піратські дії, арешт

Страховик не відповідає за збитки, що виникли внаслідок різного роду воєнних дій або військових заходів та їх наслідків, захоплення, піратських дій, народних заворушень, локаутів, страйків, а також конфіскації, реквізиції, арешту або знищення судна чи вантажу на вимогу військових або цивільних властей.

Стаття 262. Повідомлення страхувальника про зміну страхового інтересу

Страхувальник зобов'язаний негайно, як тільки це стане йому відомо, повідомити страховика про будь-яку істотну зміну, що сталася з об'єктом або відносно об'єкта страхування (перевантаження, зміна способу перевезення, порту розвантаження, відхилення від обумовленого або звичайного шляху, залишення на зимівлю тощо).

Зміна, що збільшує небезпеку, дає страховику право переглянути умови договору або зажадати сплати додаткової премії. Якщо страхувальник не погодиться з цим, то договір морського страхування припиняється з моменту настання зміни.

Стаття 263. Запобігання або зменшення збитків

У разі настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний вжити всіх залежних від нього заходів з метою запобігання зменшення збитків. Він повинен негайно сповістити страховика про настання страхового випадку і дотримуватися його вказівок, якщо такі вказівки будуть страховиком повідомлені.

Страховик звільняється від відповідальності за збитки, які виникли внаслідок того, що страхувальник умисно або через грубу необережність не вжив заходів для запобігання або зменшення збитків.

Стаття 264. Забезпечення внесків, пов'язаних з загальною аварією

Страховик зобов'язаний на вимогу страхувальника надати у межах страхової суми забезпечення сплати внесків по загальній аварії.

Стаття 265. Охорона страхувальником інтересів страховика під час загальної аварії

При складанні диспаш з загальної аварії страхувальник зобов'язаний охороняти інтереси страховика.

Стаття 266. Звільнення страховика від зобов'язань за договором

У разі настання страхового випадку страховик має право шляхом сплати повної страхової суми звільнити себе від подальших обов'язків за договором морського страхування. Він, однак, зобов'язаний повідомити страхувальника про свій намір скористатися цим правом протягом семи днів з дня отримання від останнього повідомлення про страховий випадок і його наслідки, і, крім того, зобов'язаний відшкодувати витрати, зроблені страхувальником виключно з метою запобігання або зменшення збитків до отримання ним вказаного повідомлення страховика.

У разі сплати страхової суми у випадку, передбаченому цією статтею, страховик не набуває прав на застраховане майно.

Стаття 267. Відшкодування страховиком витрат страхувальника

Страховик зобов'язаний відшкодувати страхувальнику необхідні витрати, зроблені останнім з метою запобігання або зменшення збитків, за які відповідає страховик, а також витрати, зроблені для виконання вказівок страховика (стаття 263 цього Кодексу), для з'ясування і встановлення розміру збитків, належних відшкодуванню страховиком, і для складання диспаші з загальної аварії.

Витрати, зазначені у цій статті, відшкодовуються пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості.

Стаття 268. Обмеження відповідальності страховою сумою

Страховик відповідає за збитки лише у межах страхової суми. Однак витрати, зазначені в статті 266 цього Кодексу, а також внески з загальної аварії відшкодовуються страховиком, незалежно від того, що вони разом з відшкодуванням збитків можуть перевищити страхову суму. Страховик відповідає за збитки, заподіяні кількома страховими випадками, що трапились один за одним, навіть за умови, що загальна сума таких збитків перевищить страхову суму.

Стаття 269. Суброгація

У разі сплати страхової суми, за винятком випадку, передбаченого у статті 266 цього Кодексу, до страховика за його згодою переходять:

1) всі права на застраховане майно — у разі страхування на повну вартість;

2) право на частку застрахованого майна пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості — у разі страхування на неповну вартість.

Стаття 270. Пропажа судна безвісти

У випадку пропажі судна безвісти страховик відповідає у розмірі повної страхової суми.

Судно вважається пропавшим безвісти, коли про нього не надійшло ніяких відомостей протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, — протягом шести місяців.

За договором морського страхування судна на певний час страховик відповідає за пропажу судна безвісти, якщо останнє повідомлення про судно отримано до закінчення терміну договору і якщо страховик не доведе, що судно пропало безвісти до закінчення цього терміну.

Стаття 271. Абандон

Страхувальник може заявити страховику про відмову від своїх прав на все застраховане майно (абандон) і отримати повну страхову суму у випадках:

1) пропажі судна безвісти;

2) економічної недоцільності відбудування або ремонту застрахованого судна;

3) економічної недоцільності ліквідації пошкоджень або доставки застрахованого вантажу в місце призначення;

4) захоплення судна або вантажу, застрахованого від такої небезпеки, якщо захоплення триває більше двох місяців.

Угода сторін, що суперечить правилам цієї статті, недійсна.

Стаття 272. Заява про абандон

Заява про абандон повинна бути зроблена страховику протягом шести місяців з моменту закінчення термінів (настання обставин), зазначених у статтях 270 і 271 цього Кодексу.

Із закінченням шестимісячного терміну страхувальник втрачає право на абандон, але може вимагати відшкодування збитків на загальних підставах.

Заява про абандон не може бути зроблена страхувальником умовно і не може бути взята назад.

Угода сторін, що суперечить правилам цієї статті, недійсна.

Стаття 273. Відміна абандона

Якщо, після отримання від страховика відшкодування з'ясується, що судно не загинуло, або захоплене судно чи вантаж будуть звільнені, страховик може вимагати, щоб страхувальник, залишивши собі майно (статтея 270 і пункт 4 статті 271 цього Кодексу), повернув страхове відшкодування, за винятком відшкодування часткового збитку, якщо страхувальник його зазнав.

Стаття 274. Право страховика щодо третіх осіб

До страховика, який сплатив страхове відшкодування, переходить, в межах сплаченої суми, право вимоги, яке страхувальник (або інша особа, яка отримала страхове відшкодування) має до особи, відповідальної за заподіяну шкоду. Це право здійснюється страховиком з дотриманням порядку, встановленого для особи, яка отримала відшкодування.

Якщо страхувальник відмовився від свого права вимоги до особи, відповідальної за заподіяну шкоду, або здійснення цього права стало неможливим з його вини, страховик звільняється від сплати страхового відшкодування повністю або у відповідній частині.

Стаття 275. Передача страховику доказів

У випадках, передбачених статтями 269, 271 і 274 цього Кодексу, страхувальник зобов'язаний передати страховику всі документи і речові докази і повідомити його про всі відомості, необхідні для здійснення страховиком прав, що перейшли до нього.

Стаття 276. Отримання відшкодування від третіх осіб

Якщо страхувальник отримав відшкодування збитків від третіх осіб, страховик сплачує лише різницю між сумою, належною для сплати за умовами договору морського страхування, і сумою, отриманою від третіх осіб.

РОЗДІЛ IX. НАДЗВИЧАЙНІ МОРСЬКІ ПОДІЇ

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНА АВАРІЯ

Стаття 277. Поняття загальної аварії

Загальною аварією визнаються збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки.

Загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості.

Під фрахтом у цій главі розуміється також плата за перевезення пасажирів та їхнього багажу.

Стаття 278. Застосування права у разі загальної аварії

Відносини, пов'язані із загальною аварією регулюються законодавством держави, в порту якої судно закінчило рейс після події, що спричинила загальну аварію, якщо інше не встановлено угодою сторін.

Якщо всі особи, інтереси яких зачіпає загальна аварія, належать до України, застосовується законодавство України.

Порядок розподілу загальної аварії, якщо вона розподіляється в Україні, регулюється правилами цього Кодексу.

Стаття 279. Збитки, що належать до загальної аварії

До загальної аварії у разі ознак, зазначених у статті 277 цього Кодексу, зокрема, належать:

1) збитки, спричинені викиданням за борт вантажу або приналежностей судна, а також збитки від пошкодження судна або вантажу під час вжиття заходів загального рятування, зокрема, внаслідок проникнення води в трюми через відкриті для викидання вантажу люки або інші зроблені для цього отвори;

2) збитки, заподіяні судну або вантажу під час гасіння пожежі на судні, включаючи збитки від здійсненого з цією метою затоплення судна, що загорілося;

3) збитки, заподіяні навмисною посадкою судна на мілину і зняттям такого судна з мілини;

4) збитки від пошкодження двигунів, інших машин або котлів судна, що знаходиться на мілині, заподіяні намаганням зняти судно з мілини;

5) надзвичайні витрати, пов'язані з перевантаженням вантажу, палива або предметів постачання із судна в ліхтери, з найманням ліхтерів та із зворотним завантаженням на судно, зроблені у разі посадки судна на мілину;

6) збитки від пошкодження або загибелі вантажу, палива або предметів постачання, заподіяні переміщенням їх на судні, вивантаженням із судна, зворотним завантаженням і укладанням, а також під час зберігання у тих випадках, коли самі витрати на виконання цих операцій визнаються загальною аварією;

7) витрати, зроблені з метою отримання допомоги як за договором про рятування, так і без нього, у тій мірі, в якій рятувальні операції здійснювалися з метою запобігання небезпеці для судна, фрахту і вантажу;

8) збитки від забруднення навколишнього природного середовища, яке виникло внаслідок загальної аварії;

9) втрата фрахту, спричинена втратою вантажу, у тих випадках, коли втрата вантажу відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії при цьому із фрахту виключаються витрати, що були б зроблені перевізником вантажу для його отримання, але внаслідок пожертвування зроблені не були.

Стаття 280. Витрати, прирівняні до загальної аварії

До загальної аварії також належать або прирівнюються:

1) витрати, спричинені вимушеним заходом судна в місце сховища або поверненням в порт відправлення внаслідок нещасного випадку або будь-якої іншої надзвичайної обставини, що спричинила необхідність такого заходу або повернення заради загальної безпеки;

2) витрати, пов'язані з виходом судна з початковим вантажем або його частиною з місця сховища або з порту відправлення, куди воно було змушене повернутися;

3) витрати, пов'язані з переміщенням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення, заходу або місці сховища, зроблені заради загальної безпеки або для отримання можливості полагодити суднові пошкодження, спричинені нещасним випадком чи іншими надзвичайними обставинами, якщо ці полагодження були необхідні для безпечного продовження рейсу.

4) витрати на зберігання, включаючи обгрунтоване страхування, на зворотне завантаження та укладання вантажу, палива або предметів постачання, вивантажених або переміщених за обставин, зазначених у пункті 3 цієї статті, але якщо судно визнано непридатним до плавання, якщо воно не продовжило свого початкового рейсу, витрати на зберігання приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу або до дати закінчення вивантаження вантажу, якщо судно буде визнано непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати;

5) витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені у зв'язку з продовженням даного рейсу в результаті заходу судна в місце сховища або повернення його в порт відправлення за обставин, зазначених у пунктах 1 і 3 цієї статті, однак, якщо судно визнано непридатним до плавання або якщо воно не продовжило початкового рейсу, такі витрати приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу або до дати завершення вивантаження вантажу, якщо судно було визнане непридатним до плаванн або відмовилося від рейсу до такої дати;

6) витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, що виникли під час затримки судна в інтересах загальної безпеки в будь-якому місці внаслідок нещасного випадку або іншої надзвичайної обставини, або для ремонту пошкоджень, заподіяних такою обставиною, якщо ремонт пошкоджень є необхідним для безпечного продовження рейсу. Витрати на паливо, предмети постачання і портові витрати, що виникли під час затримки, відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, за винятком витрат, що виникли через ремонт, який не приймається на загальну аварію;

7) передбачені в пунктах 1-6 цієї статті витрати, спричинені необхідністю переходу судна з місця сховища в інше місце через неможливість здійснити ремонт у першому місці сховища, а також витрати на такий перехід, включаючи тимчасовий ремонт і буксирування;

8) вартість тимчасового ремонту судна, проведеного з метою загальної безпеки в порту відправлення, заходження або в місці сховища, а також вартість тимчасового ремонту пошкоджень, що приймаються на загальну аварію, однак вартість тимчасового усунення випадкових пошкоджень, необхідних тільки для завершення даного рейсу, відшкодовується лише у межах тих відвернених витрат, що були б віднесені до загальної аварії, якби це усунення не було виконано;

9) усі надзвичайні витрати, зроблені замість інших витрат, що були б віднесені до загальної ава-

рії; однак вони відшкодовуються лише у межах відвернутих витрат незалежно від економії, отриманої будь-яким з учасників загальної аварії внаслідок таких замінюючих витрат.

Стаття 281. Розподіл загальної аварії

Загальна аварія розподіляється у порядку, визначеному у статті 277 цього Кодексу, і у тому разі, коли небезпека, що спричинила надзвичайні витрати або пожертвування, виникла з вини особи, яка має майновий інтерес щодо судна, фрахту або вантажу. Однак такий розподіл не позбавляє інших учасників загальної аварії права на стягнення з відповідальної особи понесених збитків, так само як і не позбавляє цю особу можливих засобів захисту.

Стаття 282. Вантаж, незазначений або зазначений неправильно

Збитки від пошкодження або загибелі вантажів, завантажених на судно без відома судновласника або його агента, а також від пошкодження і загибелі вантажів, що навмисно були здані для перевезення під неправильним найменуванням, не розподіляються у порядку, зазначеному у статті 277 цього Кодексу. Однак, якщо ці вантажі були врятовані, їх власники зобов'язані брати участь на загальних підставах у внесках, пов'язаних із загальною аварією.

Власники вантажів, вартість яких у момент здачі для перевезення була зазначена нижче їх дійсної вартості, беруть участь у внесках, пов'язаних із загальною аварією відповідно до дійсної вартості вантажів, але отримують відшкодування збитків лише відповідно до їх зазначеної вартості.

Стаття 283. Збитки від пошкодження судна

Збитки, що підлягають відшкодуванню у порядку розподілу загальної аварії, від пошкодження судна, його машин і облаштування визначаються:

1) у разі ремонту або зміни частин судна — дійсною вартістю ремонту або заміни;

2) в інших випадках — зменшенням вартості, спричиненим пошкодженням, що не перевищують о інку вартості ремонту.

, тих випадках, коли старі матеріали або частини замінюються новими на судні, вік якого перевищує п'ятнадцять років, з вартості ремонту, що приймається на загальну аварію, робляться знижки «за нове замість старого» у розмірі однієї третини.

У разі дійсної або повної конструктивної загибелі судна сума, що підлягає відшкодуванню, пов'язаному із загальною аварією, складається з різниці між оціночною вартістю судна в непошкодженому стані з відрахуванням від неї оціночної вартості ремонту пошкоджень, що не відноситься на загальну аварію, і вартість судна у пошкодженому стані, що може бути визначена чистою виручкою від продажу, якщо судно продано.

Стаття 284. Визначення вартості пожертвуваного вантажу

Збитки від пошкодження або втрати пожертвуваного вантажу, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, визначаються відповідно до вартості на момент розвантаження, яка визначається за рахунком, виставленим одержувачеві вантажу, а у разі відсутності рахунку — за його відвантажувальною вартістю. Вартість на момент розвантаження включає вартість страхування і фрахту, крім тих випадків, коли фрахт перебуває на ризику інших інтересів, ніж вантаж.

У разі продажу пошкодженого вантажу збитки, що відшкодовуються, визначаються різницею між його вартістю у непошкодженому стані, яка визначається згідно з частиною першою цієї статті, і чистою виручкою від його продажу.

Стаття 285. Відшкодування збитків

На суму витрат, що відшкодовуються за загальною аварією (крім заробітної плати і утримання екіпажу, а також вартості палива і предметів постачання, не замінених під час рейсу), нараховуються два відсотки на користь сторони, яка здійснила ці витрати.

Стаття 286. Обчислення розміру відшкодування

На суму витрат та інші суми, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, нараховується 7 відсотків річних з моменту, коли ці витрати були проведені, до закінчення складання диспаші. Однак, якщо в порядку відшкодування витрат, пов'язаних із загальною аварією, і збитків були зроблені будь-які виплати до закінчення складання диспаші, відсотки на сплачені суми нараховуються по день їх сплати.

Стаття 287. Визначення загальної вартості майна

Контрибуційні внески, пов'язані з загальною аварією, відраховуються з дійсної чистої вартості майна на момент закінчення рейсу, за винятком внесків за вантаж, що відраховуються з вартості вантажу на момент розвантаження, яка визначається за рахунком, виставленим одержувачеві вантажу, а у разі відсутності рахунку — з відвантажувальної вартості. Вартість вантажу включає вартість страхування і фрахт, крім випадків, коли фрахт перебуває на ризику інших інтересів, ніж вантаж, за вирахуванням з неї вартості втрати або пошкодження, завданих вантажу до моменту розвантаження включно.

Вартість судна визначається без урахування позитивного або негативного ефекту бербоут або таймчартера.

До цих вартостей додається сума, відшкодована за загальною аварією за пожертвування майна, якщо тільки ця сума вже не включена. При цьому із суми фрахту або проїзної плати, що перебуває на ризику судновласника, виключається заробітна плата і витрати на утримання екіпажу, які не довелося б сплачувати, якби судно і вантаж цілком загинули за обставин, що спричинили загальну аварію, і які не були віднесені до загальної аварії.

Крім того, з вартості майна виключаються всі додаткові витрати, зроблені щодо цього майна після загальної аварії, за винятком тих витрат, що відносяться до загальної аварії.

Вантаж і власне майно пасажирів, на яке коносамент не було видано, не беруть участь у внесках, пов'язаних із загальною аварією.

Стаття 288. Диспашери

Наявність загальної аварії встановлюється і розрахунок по її розподілу (диспаша) складається за заявою заінтересованих осіб диспашерами.

Стаття 289. Тягар доведення

Сторона, яка вимагає розподілу загальної аварії, зобов'язана довести, що заявлені збитки або витрати дійсно повинні бути визнані загальною аварією.

Усі матеріали, на підставі яких складається диспаша, повинні бути доступними для огляду, і диспашер на вимогу заінтересованих осіб зобов'язаний за їх рахунок видати їм засвідчені копії цих матеріалів.

Стаття 290. Збір за складення диспаші

За складення диспаші стягується збір, що включається в диспашу, і розподіляється між усіма заінтересованими особами пропорційно часткам їх участі у загальній аварії. Розмір і порядок стягнення збору встановлюються Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Стаття 291. Оспорювання диспаші

Заінтересовані особи можуть оспорити диспашу в судовому порядку протягом шести місяців з дня одержання диспаші з обов'язковим сповіщенням про це диспашера шляхом надіслання йому копії позовної заяви.

Стаття 292. Виконання диспаші

Якщо диспаша не оскаржена в терміни, передбачені статтею 291 цього Кодексу, або оскаржена, але залишена судом у силі, стягнення по ній може бути зроблено шляхом здійснення нотаріального виконавчого напису. Для цього нотаріальній конторі повинна бути пред'явлена диспаша і довідка диспашера про те, що диспаша не скасована і не змін на судом.

Стаття 293. Застосування звичаїв

У процесі визначення виду аварії, обчислення розмірів загальної аварії та складання диспаші диспашер у разі неповноти закону керується міжнародними звичаями торговельного мореплавства.

ГЛАВА 2. ОКРЕМА (НЕЗАГАЛЬНА) АВАРІЯ

Стаття 294. Поняття окремої (незагальної) аварії

Збитки, що не підпадають під дію статей 277, 279, 280 цього Кодексу, визнаються окремою (незагальною) аварією. Такі збитки не підлягають розподілу між судном, вантажем і фрахтом. Їх несе той, хто їх зазнав, або той, на кого падає відповідальність за їх спричинення.

Стаття 295. Збитки, що не визнаються загальною аварією

Не визнаються загальною аварією навіть у разі наявності ознак, зазначених у статті 277 цього Кодексу:

1) вартість викинутого за борт вантажу, що самозайнявся, і вантажу, що перевозився на судні не у відповідності з правилами і звичаями торговельного мореплавства;

2) збитки, заподіяні (будь-яким чином) під час гасіння пожежі на борту судна, внаслідок дії диму або зігрівання;

3) збитки, заподіяні обрубуванням уламків або частин судна, знесених або загублених в результаті нещасного випадку до проведення пожертвувань з метою рятування від загальної небезпеки;

4) витрати, пов'язані з переміщенням або вивантаженням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення або заходу, або в місці сховища, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходу за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку або іншої надзвичайної події, пов'язаної з таким пошкодженням, а також коли такі витрати було проведено виключно з метою переукладення вантажу через зміщення в процесі рейсу, якщо тільки таке переукладення не є необхідним заради загальної безпеки;

5) витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені за період ремонту пошкодження судна, навіть якщо ремонт є необхідним для безпечного продовження рейсу у випадках, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходження за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку, пов'язаного з таким пошкодженням;

6) будь-які збитки або втрати, понесені судном або вантажем внаслідок збільшення тривалості рейсу (збитки від простою, зміни цін тощо).

ГЛАВА 3. ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ ВІД ЗІТКНЕННЯ СУДЕН

Стаття 296. Застосування права у разі зіткнення суден

Відносини, пов'язані з відшкодуванням збитків від зіткнення суден у внутрішніх водах або територіальному морі, регулюються законодавством держави, де трапилося зіткнення. Якщо зіткнення трапилося у відкритому морі і спір у зв'язку із зіткненням розглядається в Україні, застосовуються правила статей 297-304 цього Кодексу.

Якщо всі судна, що зіткнулися, плавають під одним прапором і не зачіпають інтересів третьої сторони, застосовується законодавство держави прапора цих суден незалежно від того, де трапилося зіткнення.

Стаття 297. Сфера застосування відшкодування збитків від зіткнення суден

Правила цієї глави застосовуються у разі зіткнення в морських або інших водах морських суден, а також морських суден і суден внутрішнього плавання.

Для цілей цієї глави до зіткнення суден прирівнюються випадки, коли збитки, заподіяні одним судном іншому або особам, вантажу чи іншому майну, що знаходяться на судні, виконанням або невиконанням маневру, або недотриманням правил судноплавства, навіть якщо при цьому не трапилося фізичного зіткнення суден.

Ніяке положення цієї глави не впливає на відповідальність будь-якої особи, яка випливає з будь-якого договору, а також на право особи обмежити відповідальність згідно з правилами цього Кодексу.

Стаття 298. Наслідки зіткнення у разі відсутності вини

Якщо зіткнення сталося випадково або внаслідок непереборної сили, а також якщо неможливо встановити причини зіткнення, то збитки несе той, хто їх зазнав.

Це положення застосовується і в тому разі, якщо судна або одне з них знаходилися в момент зіткнення на якорі або були закріплені іншим способом.

Стаття 299. Зіткнення з вини одного судна

Якщо зіткнення спричинено неправильними діями або упущеннями одного із суден, збитки відшкодовуються тією стороною, з вини якої сталося зіткнення.

Стаття 300. Зіткнення з вини всіх суден, що зіткнулися

Якщо зіткнення викликано виною всіх суден, що зіткнулися, то відповідальність кожної із сторін визначається відповідно до ступеня вини. У разі неможливості встановити ступінь вини кожної із сторін відповідальність розподіляється між ними порівну.

Стаття 301. Вина судна в зіткненні

Жодне із суден, що зіткнулися, не вважається винним, поки не буде доведено його вину.

Стаття 302. Солідарна відповідальність

У випадках, зазначених у статті 300 цього Кодексу, судновласники відповідають солідарно перед третіми особами за збитки, що виникли внаслідок смерті або ушкодження здоров'я людей, причому судновласник, який сплатив суму більшу, ніж йому належить, має право зворотної вимоги до інших судновласників.

Усі інші заподіяні в цих випадках третім особам збитки відшкодовуються відповідно до статті 300 цього Кодексу, але без солідарної відповідальності.

Стаття 303. Зіткнення з вини лоцмана

Відповідальність, встановлена статтями 299, 300, 302 цього Кодексу, настає і у тому разі, коли зіткнення сталося з вини лоцмана або служби регулювання руху суден.

ГЛАВА 4. ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ ВІД ЗАБРУДНЕННЯ

Стаття 304. Відповідальність власника судна за забруднення

Власник судна відповідає за шкоду від забруднення, заподіяну внаслідок витоку з його судна або скиду з нього нафти чи інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря (далі— забруднюючі речовини), за винятком випадків, передбачених у статті 306 цього Кодексу.

Шкода від забруднення — це шкода, заподіяна за межами судна забруднюючими речовинами морському середовищу, узбережжю або будь-яким іншим об'єктам (суднам, рибопромисловим знаряддям тощо). Вона включає також вартість розумних заходів, вжитих будь-якою особою після події, що могла спричинити або спричинила витік чи скид забруднюючих ре' овин, для відвернення або зменше.. я шкоди від забруднення, а також збитки, заподіяні внаслідок вжиття таких заходів.

Стаття 305. Звільнення від відповідальності

Власник судна не відповідає за шкоду від забруднення, якщо доведе, що ця шкода трапилася внаслідок:

1) дії непереборних сил;

2) воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень;

3) поведінки третіх осіб, які діяли з наміром заподіяти шкоду;

4) несправності вогнів та інших навігаційних засобів, що сталася внаслідок недбалості або інших неправомірних дій властей, які відповідають за підтримання цих засобів у порядку;

5) аварійного скидання го дарсько-фекальних вод або сміття внаслідок неприйняття їх портом у встановлений термін після своєчасного подання судном відповідної заяви.

Стаття 306. Забруднення внаслідок наміру або недбалості потерпілого

Якщо власник судна доведе, що шкода від забруднення моря виникла повністю або частково внаслідок наміру або недбалості потерпілого, то залежно від ступеня вини потерпілого розмір відшкодування повинен бути зменшений або у відшкодуванні йому шкоди повинно бути відмовлено.

Стаття 307. Забруднення кількома суднами

Коли шкода від забруднення спричинена витоком або скидом забруднюючих речовин з кількох суден, власники цих суден р відповідають за весь збиток, я неможливо визначити відповідальність кожного судновласника окремо.

Стаття 308. Обмеження відповідальності

Відповідальність власника судна місткістю не більше 5000 одиниць за шкоду від забруднення внаслідок витоку або скиду забруднюючих речовин з його судна обмежується відносно однієї події або декількох подій, викликаних однією і тією ж причиною, загальною сумою три мільйони розрахункових одиниць, а для судна, місткість якого перевищує зазначену вище, додається 420 розрахункових одиниць за кожну наступну одиницю місткості.

Під місткістю судна в цій статті мається на увазі чиста місткість з додаванням до неї об'єму машинного відділення. Якщо місткість судна неможливо визначити за звичними правилами обміру, то місткість судна вважається тотожною сорока відсоткам вираженої в тоннах ваги нафти та інших речовин, які судно може перевозити.

Стаття 309. Забезпечення відповідальності власника судна

Власник судна, що перевозить наливом як вантаж понад 2000 тонн нафти, повинен застрахувати або іншим способом забезпечити (шляхом отримання банківської або іншої гарантії) свою відповідальність за шкоду заподіяну від забруднення.

Позов про відшкодування збитків від забруднення нафтою може бути вчинений безпосередньо страховику або іншій особі, яка надала забезпечення відповідальності власника судна. Особа, якій подано такий позов, вправі відповідно до статті 309 цього Кодексу обмежити свою відповідальність, якщо відповідальність власника згідно з статтею 351 цього Кодексу не може бути обмежена. Відповідач за таким позовом вправі висувати проти вимог потерпілого заперечення, на які міг би послатися сам власник судна, крім посилання на неплатоспроможність власника судна або ліквідацію його підприємства. Відповідач звільняється від відповідальності також, якщо доведе, що шкода від

забруднення нафтою є результатом умисної вини самого власника судна. На вимогу відповідача власник судна повинен бути притягнутий до участі у справі як співвідповідач.

Стаття 310. Свідоцтво про забезпечення відповідальності

Судно, що перевозить наливом як вантаж більше 2000 тонн нафти, повинно мати відповідне дійсне свідоцтво, яке засвідчує, що відповідальність власника судна за заподіяну шкоду від забруднення нафтою забезпечена відповідно до статті 310 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього свідоцтва встановлюються Міністерством транспорту України відповідно до статті 3 цього Кодексу.

Стаття 311. Виключення обмеження відповідальності

До відповідальності за заподіяну шкоду від забруднення, передбаченої в цій главі, відповідно застосовуються статті 351, 355, 356, 357,358 цього Кодексу.

Стаття 312. Поняття нафти

Під нафтою у статтях 310 і 311 цього Кодексу мається на увазі будь-яка нафта, у тому числі сира нафта, мазут, важке дизельне паливо і мастила, а також китовий і риб'ячий жир.

ГЛАВА 5. ВІДШКОДУВАННЯ ЯДЕРНОЇ ШКОДИ

Стаття 313. Поняття ядерної шкоди

Оператор ядерного судна відповідає за ядерну шкоду, заподіяну внаслідок ядерного інциденту з ядерним судном, крім випадків, зазначених у частині першій статті 317 цього Кодексу.

Ядерна шкода означає шкоду, заподіяну особі або майну радіоактивними властивостями або поєднанням радіоактивних властивостей з токсичними, вибуховими чи іншими небезпечними властивостями ядерного палива, радіоактивних продуктів ядерного судна або їх відходів, а також витрати, проведені з метою відвернення шкоди або зменшення її розміру.

Якщо поряд з ядерною заподіяна інша шкода, яка не може бути відокремлена від ядерної, то вся заподіяна шкода визнається ядерною.

Ядерною шкодою не є шкода, заподіяна самому ядерному судну, його устаткуванню, паливу і запасам продовольства.

Ядерним інцидентом визнається подія або ряд подій, які зумовлені однією і тією ж причиною і заподіяли шкоду, що підпадає під ознаки, зазначені у частинах другій і третій цієї статті.

Стаття 314. Застосування права у разі ядерної шкоди

Правила цієї глави застосовуються у разі заподіяння ядерної шкоди судном, обладнаним ядерною установкою (далі — ядерне судно) на території України, включаючи територіальне море, а також у разі заподіяння ядерним судном, що плаває під Державним прапором України, ядерної шкоди у виключній морській економічній зоні.

Стаття 315. Відповідальність оператора ядерного судна

Крім випадків, передбачених у статті 321 цього Кодексу, відповідальність за заподіяння ядерної шкоди несе виключно оператор ядерного судна.

Оператором ядерного судна є юридична або фізична особа, уповноважена державою, під прапором якої плаває судно, експлуатувати ядерне судно, або держава, яка безпосередньо експлуатує таке судно.

Стаття 316. Звільнення від відповідальності

Оператор ядерного судна зобов'язаний відшкодувати ядерну шкоду, якщо не доведе, що шкода виникла внаслідок воєнних дій, ворожих дій, або народних заворушень, або непереборних сил природи.

Якщо оператор доведе, що ядерна шкода в цілому або частково виникла внаслідок наміру потерпілого, оператор звільняється повністю або частково від відповідальності перед таким потерпілим.

Стаття 317. Регресна вимога

Оператор ядерного судна, який відшкодував ядерну шкоду, вправі заявити про регресну вимогу:

1) особі, яка навмисно заподіяла ядерну шкоду;

2) особі, яка здійснювала операцію з підняттям затонулого ядерного судна без згоди на це оператора або держави, під прапором якої плавало судно, якщо шкода є наслідком винних дій такої особи.

Регресний позов може бути заявлено також особі, яка взяла на себе обов'язок відшкодувати ядерну шкоду за її угодою з оператором ядерного судна. У випадках, передбачених цією статтею, регресна вимога може бути пред'явлена також особою, яка відшкодувала ядерну шкоду потерпілим відповідно до статті 324 цього Кодексу.

Стаття 318. Обмеження відповідальності

Відповідальність оператора ядерного судна за ядерну шкоду, заподіяну внаслідок одного ядерного інциденту з даним судном, обмежується сумою 99,75 мільйона розрахункових одиниць, включаючи судові витрати.

Якщо внаслідок ядерного інциденту заявляються вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної як особі, так і майну, з суми, встановленої в частині першій цієї статті, одна частина суми в розмірі 69,825 мільйона розрахункових одиниць призначається виключно для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної особі, а інша частина суми в розмірі 29,925 мільйона розрахункових одиниць призначається для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної майну. Якщо першої частини суми виявиться недостатньо для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної особі, несплачений лишок таких вимог підлягає пропорційній сплаті з другої частини суми нарівні з вимогами про відшкодування шкоди, заподіяної майну.

Суми, призначені для оплати вимог, розподіляються між позивачами пропорційно доведеним розмірам їх вимог.

Стаття 319. Солідарна відповідальність

Декілька операторів ядерних суден, що спільно заподіяли ядерну шкоду, відповідають солідарно. Однак відповідальність оператора ядерного судна, проти якого вчинено позов про відшкодування ядерної шкоди в повному обсязі, не може перевищувати межі, встановленої в частині першій статті 319 цього Кодексу.

Оператор ядерного судна, який відшкодував шкоду відповідно до частини першої цієї статті, має право одержати від інших операторів ядерних суден відшкодування пропорційно розміру заподіяної кожним з них шкоди, а якщо це неможливо встановити, то рівними частками.

Стаття 320. Відповідальність власника ядерного судна

При заподіянні ядерної щкоди ядерним судном, на експлуатацію якого на момент ядерного інциденту не було видано дозволу державою, під прапором якої плавало судно, відповідальність покладається на власника ядерного судна. У цьому разі обмеження відповідальності оператора ядерного судна на підставі статті 319 цього Кодексу не застосовується.

Стаття 321. Соціальні гарантії

Якщо внаслідок ядерного інциденту заподіяно шкоду особі працівника оператора у зв'язку з виконанням ним своїх трудових (службових) обов'язків, відповідальність згідно з положенням цієї статті несе оператор ядерного судна. Він зобов'язаний також сплачувати за потерпілого страхові внески. Виплата відшкодування особі, яка отримує допомогу або пенсію за спеціальним страхуванням, проводиться в порядку, передбаченому чинним законодавством України.

Стаття 322. Свідоцтво про забезпечення відповідальності оператора

Ядерне судно повинно мати відповідне дійсне свідоцтво, яке підтверджує, що відповідальність оператора ядерного судна у разі ядерної шкоди забезпечена згідно із статтею 319 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього свідоцтва встановлює Міністерство транспорту України на підставі статті 3 цього Кодексу.

Стаття 323. Позов про відшкодування ядерної шкоди

Позов про відшкодування ядерної шкоди може бути вчинений безпосередньо проти страховика або іншої особи, яка надала фінансове забезпечення оператору ядерного судна.

При вчиненні позову про відшкодування ядерної шкоди проти оператора ядерного судна страховик або інша особа, яка надала фінансове забезпечення оператору, має право взяти участь у судовому процесі.

Стаття 324. Фонд забезпечення обмеженої відповідальності

У тих випадках, коли розмір заподіяної ядерної шкоди перевищує межу відповідальності оператора ядерного судна, встановлену в частині першій статті 319 цього Кодексу, на вимогу оператора ядерного судна, позивача або органу, який видав дозвіл на експлуатацію ядерного судна, при розгляді справи в судовому порядку створюється фонд для забезпечення обмеженої відповідальності у розмірі цієї межі шляхом внесення оператором до суду грошових сум (депозит) або надання іншого забезпечення, що визнається судом прийнятним і достатнім.

Стаття 325. Межі відповідальності судновласника

До відповідальності оператора ядерного судна за ядерну шкоду, що передбачена в цій главі, застосовуються частина друга статті 353, а також статті 355 і 358 цього Кодексу.

ГЛАВА 6. ВИНАГОРОДА ЗА РЯТУВАННЯ НА МОРІ

Стаття 326. Сфера застосування правил щодо винагороди за рятування на морі

Правила цієї глави застосовуються у разі рятування морських суден, що знаходяться в небезпеці, а також у разі рятування морськими суднами суден внутрішнього плавання або будь-яких інших плаваючих об'єктів, або таких, що буксируються, незалежно від того, в яких водах мало місце рятування, у тому випадку, коли розгляд спору з питань рятування відбувається в Україні.

Правила цієї глави не застосовуються щодо закріплених або плаваючих платформ, узбережних бурових установок, коли такі платформи чи установки знаходяться на місці роботи, пов'язаної з дослідженням, експлуатацією або розробкою мінеральних ресурсів морського дна.

Стаття 327. Застосування права у разі рятування

Якщо судно, яке рятувало, і врятоване судно плавають під прапором однієї держави, застосовується законодавство цієї держави.

При розподілі винагороди за рятування між власником і екіпажем судна, яке рятувало, а також між членами екіпажу застосовується законодавство держави, під прапором якої плавало судно.

Стаття 328. Право на винагороду

Будь-яка з корисним результатом дія щодо рятування судна, що наразилося на небезпеку вантажів та інших предметів, що знаходяться на ньому, а також щодо збереження фрахту і плати за перевезення пасажирів і багажу або іншого майна, так само як і навколишнього природного середовища, дає право на отримання певної винагороди.

Стаття 329. Заборона рятування

Послуги, надані незважаючи на ясну і розумну заборону власника або капітана щодо рятування судна або будь-якого іншого майна, що не знаходиться і не знаходилось на борту судна, і наразилося на небезпеку, не дають права на винагороду.

Стаття 330. Рятування людей

Від врятованих людей не вимагається ніякої винагороди. Рятівник людей, який взяв участь у наданні послуг у зв'язку з аварією, що зумовила необхідність рятування, має право на справедливу частку в належній рятівнику сумі за врятування судна або іншого майна або відвернення чи зменшення шкоди навколишньому природному середовищу.

Стаття 331. Рятування судна того ж судновласника

Винагорода сплачується і у тому разі, коли судно, що надало послуги з рятування, належить власнику врятованого судна.

Стаття 332. Розмір винагороди

Розмір винагороди визначається угодою сторін, а за відсутності угоди — судом, арбітражним судом або Морською арбітражною комісією. Будь-яка угода про рятування, що була укладена в момент і під впливом небезпеки, може бути на вимогу однієї з сторін визнана недійсною або змінена в судовому порядку, якщо буде визнано, що умови угоди є несправедливими. Розмір винагороди може бути зменшено або у винагороді може бути відмовлено, якщо рятівник з власної вини спричинив необхідність рятування або вчинив крадіжку, привласнив майно або вчинив інші протиправні дії.

Стаття 333. Критерії встановлення винагороди

Винагорода встановлюється з метою заохочення рятувальних операцій з урахуванням таких критеріїв (незалежно від порядку, в якому вони викладені):

1) врятована вартість судна та іншого майна;

2) майстерність і зусилля рятівника у відверненні або зменшенні шкоди навколишньому природному середовищу;

3) ступінь успіху, досягнутого рятівником;

4) характер і ступінь небезпеки;

5) майстерність і зусилля рятівника у рятуванні судна, іншого майна, людей;

6) затрачений рятівником час, понесені ним витрати і збитки;

7) ризик відповідальності та інший ризик, на які наражався рятівник або його обладнання;

8) швидкість надання послуг;

9) наявність і використання суден або іншого обладнання, призначених для рятувальних операцій;

10) стан готовності та ефективність обладнання рятівника і його вартість.

Встановлена винагорода виплачується всіма особами, заінтересованими в судні та іншому майні, пропорційно їх відповідній врятованій вартості. У разі виплати винагороди однією з цих осіб вона має право регресу до інших заінтересованих осіб у розмірі їх відповідних часток.

Стаття 334. Максимальний розмір винагороди

Винагорода, за винятком будь-яких відсотків і відшкодовуваних судових або арбітражних витрат, що можуть підлягати сплаті у зв'язку з цим, не може перевищувати врятованої вартості судна та іншого майна.

Стаття 335. Розподіл винагороди між рятівниками

Розподіл винагороди між рятівниками проводиться за їх угодою, а за відсутності угоди — в судовому порядку на підставі критеріїв, зазначених у статті 334 цього Кодексу.

Стаття 336. Розподіл винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами

Розподіл винагороди між судновласником, членами екіпажу та іншими особами, які брали участь у рятувальній операції, провадиться з урахуванням особистого вкладу кожного в досягнення позитивних результатів рятування за взаємною угодою заінтересованих сторін, а за відсутності угоди — згідно з рішенням суду, арбітражного суду або Морської арбітражної комісії України.

Правила частини першої цієї статті не застосовуються до розподілу винагороди за здійснення рятувальної операції суднами, для яких такі операції є професійною діяльністю.

Стаття 337. Валюта винагороди

Виплата винагороди за рятування провадиться у тій валюті, в якій вона одержана.

Стаття 338. Спеціальна компенсація

Якщо рятівник здійснив рятувальні операції стосовно судна, що само по собі або його вантаж становило загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, і не набув при цьому права на винагороду, то він має право на одержання від власника цього судна спеціальної компенсації, еквівалентної його витратам, яка може бути збільшена максимально на 30 відсотків понесених рятівником витрат. Проте якщо суд, арбітражний суд або Морська арбітражна комісія, врахувавши відповідні критерії, зазначені у статті 334 цього Кодексу, буде вважати справедливим і розумним збільшити в подальшому таку спеціальну компенсацію, то це збільшення не може перевищувати 100 відсотків понесених рятівником витрат.

Стаття 339. Вантажі, що належать державі

Без згоди держави-власника жодне з положень цієї глави не може бути використано як підстава для вилучення, арешту або затримання некомерційних вантажів, що є власністю держави і мають під час проведення рятувальних операцій суверенний імунітет згідно із загальновизнаними принципами міжнародного права.

Стаття 340. Обов'язок надати забезпечення

На прохання рятівника особа, відповідальна за виплату рятувальної винагороди, зобов'язана надати забезпечення вимоги, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятівника.

Власник врятованого судна повинен використати всі можливості для гарантії того, щоб власники вантажу до того часу, як його буде видано, надали достатнє забезпечення вимоги до них, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятівника.

Без згоди рятівника врятоване судно та інше майно не може бути переміщено з порту або місця, куди це майно спершу доставлено після закінчення рятувальних операцій, до того часу, поки не буде надано належного забезпечення вимоги рятівника до відповідного судна чи майна.

ГЛАВА 7. МОРСЬКІ ПРОТЕСТИ

Стаття 341. Заява про морський протест

Якщо в період плавання або стоянки судна мала місце подія, що може бути приводом для пред'явлення судновласнику майнових вимог, капітан з метою забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судновласників робить у встановленому порядку заяву про морський протест.

Заява про морський протест повинна містити опис обставин події і заходів, вжитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна.

Стаття 342. Органи, яким робиться заява

Морський протест заявляється:

у порту України — нотаріусу або іншій посадовій особі, на яку законодавством України покладено здійснення нотаріальних дій;

в іноземному порту — консулу

України або компетентним посадовим особам іноземної держави у порядку, встановленому законодавством цієї держави.

Стаття 343. Термін для заяви

У порту України заява про морський протест робиться протягом двадцяти чотирьох годин з моменту оформлення приходу судна в порт. Якщо подія, що зумовлює необхідність заяви морського протесту, сталася в порту, протест повинен бути заявлений протягом двадцяти чотирьох годин з моменту події.

Стаття 344. Заява протесту із запізненням

Якщо виявиться неможливим заявити протест у встановлений термін, причини цього повинні бути зазначені у заяві про морський протест.

За наявності підстав припускати, що подія, яка сталася, заподіяла шкоду вантажу, що знаходиться на судні, заява про морський протест повинна бути зроблена до відкриття люків. Вивантаження вантажу до заяви морського протесту може бути

розпочато лише у разі крайньої потреби.

Стаття 345. Докази

На підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, капітан судна одночасно з заявою, або в термін не більше семи днів з моменту прибуття в порт, або з моменту події, якщо вона мала місце в порту, зобов'язаний подати нотаріусу або іншій посадовій особі (стаття 343 цього Кодексу) на огляд судновий журнал і завірений капітаном витяг з суднового журналу.

Стаття 346. Акт про морський протест

Нотаріус або інша посадова особа (стаття 33 цього Кодексу) на підставі заяви капітана, даних суднового журналу, опитування капітана, а у разі потреби інших свідків із складу суднового екіпажу складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом і гербовою печаткою.

Стаття 347. Складання акта про морський протест іноземними консулами

Прийняття заяви про морський протест від капітанів іноземних суден і складання у цих випадках актів про морський протест може здійснюватися відповідними консульськими представниками іноземних держав в Україні на умовах взаємності.

РОЗДІЛ X. ОБМЕЖЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУДНОВЛАСНИКА

ГЛАВА 1. МЕЖІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУДНОВЛАСНИКА

Стаття 348. Відповідальність судновласника

Судновласник відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке згідно з чинним законодавством України може бути звернено стягнення.

Стаття 349. Обмеження відповідальності

Відповідальність судновласника обмежується межами, передбаченими у статті 353 цього Кодексу, щодо вимог, які незалежно від їх правової основи виникли внаслідок:

1) заподіяння смерті або ушкодження здоров'я особи, яка знаходиться на судні, або втрати чи заподіяння шкоди майну, що знаходилося на судні;

2) заподіяння у зв'язку з плаванням або експлуатацією судна шкоди особам або майну, що не знаходилися на судні.

Якщо шкода, зазначена в пункті 2 цієї статті, заподіяна особою, яка не знаходилася на судні, судновласник, відповідальний за дії і упущення цієї особи, може обмежити свою відповідальність, якщо дія або упущення були пов'язані з судноводінням або управлінням судном, із завантаженням, перевезенням чи вивантаженням вантажу, багажу або ручної кладі або з посадкою чи висадкою пасажирів.

Стаття 350. Умисна шкода

Відповідальність судновласника не може бути обмежена, якщо доведено, що шкода стала результатом його власної дії з наміром заподіяти таку шкоду або через самовпевненість з усвідомленням можливості її заподіяння.

Стаття 351. Виняток з правил про обмеження відповідальності

Обмеження відповідальності на підставі статті 350 цього Кодексу не застосовується щодо вимог:

1) викликаних рятуванням або про внесок, пов'язаний із загальною аварією;

2) членів екіпажу та інших працівників судновласника, обов'язки яких пов'язані з судном, а також їх спадкоємців або громадян, що мають право на одержання від них утримання, якщо за законодавством, яке регулює відносини цих осіб з судновласником, його відповідальність за цими вимогами не може бути обмежена або вона перевищує межі, передбачені статтею 353 цього Кодексу;

3) пов'язаних з підняттям або віддаленням затонулого майна;

4) про відшкодування збитків від забруднення нафтою або іншими речовинами, шкідливими для здоров'я людей або живих ресурсів моря, коли до відповідальності за цю шкоду застосовуються правила глави 4 розділу IX цього Кодексу;

5) про відшкодування ядерної шкоди, коли до відповідальності за цю шкоду застосовуються правила глави 5 розділу IX цього Кодексу.

Стаття 352. Межі відповідальності

Межі, якими може обмежуватися відповідальність осіб, зазначених у статтях 349 і 356 цього Кодексу є:

а) щодо вимог, викликаних втратою життя або ушкодженням здоров'я:

для судна місткістю не більше 500 одиниць — 333000 розрахункових одиниць;

для судна, місткість якого перевищує 500 одиниць, до зазначеної суми додається така сума на кожну одиницю;

від 501 до 3000 одиниць — 500 розрахункових одиниць;

від 3001 до 30000 одиниць — 333 розрахункові одиниці;

від 30001 до 70000 одиниць — 250 розрахункових одиниць;

понад 70000 одиниць — 167 розрахункових одиниць;

б) щодо будь-яких інших вимог:

для судна місткістю не більше 500 одиниць 167000 розрахункових одиниць. До зазначеної суми додається така сума на кожну одиницю:

від 501 до 30000 одиниць — 167 розрахункових одиниць;

від 30001 до 70000 одиниць — 125 розрахункових одиниць;

понад 70000 одиниць — 83 розрахункові одиниці.

Якщо сума, обчислена стосовно вимог, пред'явлених у зв'язку з втратою життя або ушкодженням здоров'я є недостатньою для оплати повністю таких вимог, то сума, обчислена стосовно таких вимог, використовується для оплати несплаченого залишку цих вимог на пропорційній основі нарівні з будь-якими іншими вимогами, передбаченими в пункті «б» частини першої цієї статті.

Для цілей обмеження відповідальності:

1) під місткістю суден з механічним двигуном слід розуміти чиста місткість судна з додаванням до неї об'єму машинного відділення, а під місткістю решти суден — їх чиста місткість;

2) межі відповідальності будь-якого рятівника, що діє не на судні або що діє виключно на судні, якому або стосовно якого він надає послуги з рятування, обчислюються на підставі місткості в 1500 одиниць.

Стаття 353. Застосування меж відповідальності

Межі відповідальності, передбачені у статті 353 цього Кодексу, застосовуються в сукупності всіх вимог, що виникли з якої-небудь однієї події і пред'явлені проти одного судновласника і осіб, названих у статті 356 цього Кодексу.

Стаття 354. Зустрічна вимога

Якщо судновласник, відповідальність якого обмежується на підставі статті 350 цього Кодексу, має право на зустрічну вимогу, що випливає з тієї ж самої події, обмеження відповідальності застосовується щодо різниці, яка виникає в результаті зарахування сум взаємних вимог.

Стаття 355. Перехід права обмеження відповідальності

Якщо будь-яка з вимог, за якими відповідальність судновласника може бути обмежена, висунута безпосередньо до особи, за дії або упущення якої судновласник несе відповідальність, ця особа має право скористатися всіма положеннями про обмеження відповідальності, встановленими для судновласника, якщо не доведено, що шкода заподіяна цією особою умисно.

Стаття 356. Визнання відповідальності

Дія, спрямована на забезпечення обмеженої відповідальності, зокрема створення фонду, або посилання на таке забезпечення не означає визнання відповідальності.

Стаття 357. Недійсність угод про обмеження відповідальності

Угода про зменшення відповідальності судновласника, що визначена положеннями цієї глави, недійсна.

ГЛАВА 2. ПРИВІЛЕЙОВАНІ ВИМОГИ

Стаття 358. Черговість вимог

Підлягають переважному задоволенню перед іншими вимогами, у тому числі перед вимогами, забезпеченими заставою:

1) у першу чергу — вимоги, що випливають з трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування — вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна;

2) у другу чергу — вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, а також знищення наслідків забруднення;

3) у третю чергу — вимоги канальних і портових зборів;

4) у четверту чергу — вимоги про винагороду за рятування і про сплату внесків, пов'язаних із загальною аварією;

5) у п'яту чергу — вимоги про відшкодування шкоди від зіткнення суден або іншої аварії на морі, від пошкодження портових споруд, іншого майна, що знаходиться в порту, а також засобів навігаційного устаткування;

6) у шосту чергу — вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою збереження судна або продовження рейсу;

7) у сьому чергу — вимоги про відшкодування шкоди щодо вантажу або багажу;

8) у восьму чергу — вимоги про сплату фрахту та інших платежів, належних за перевезення даного вантажу.

Вимоги про сплату наданих у порту послуг прирівнюються відповідно до вимог пункту сьомого або восьмого залежно від того, з якого майна вони відшкодовуються.

Стаття 359. Вимоги, що відшкодовуються за рахунок судна

Вимоги, зазначені в пунктах 1—7 статті 359 цього Кодексу, підлягають переважному відшкодуванню з:

1) вартості судна;

2) фрахту і плати за провіз пасажирів та їх багажу, належних за рейс, протягом якого виникла підстава вимоги;

3) внесків, пов'язаних із загальною аварією, належних судновласникові по даному судну;

4) відшкодування, належного судновласнику внаслідок втрати фрахту, а також за завдані судну і ще не відновлені пошкодження;

5) винагороди, належної судновласнику за рятування, що має місце до закінчення рейсу, за винятком сум, які повинні бути сплачені судновласником відповідно до статті 337 цього Кодексу.

Стаття 360. Вимоги, що відшкодовуються за рахунок вантажу

Вимоги, зазначені в пунктах 3, 4, 6 і 8 статті 359 цього Кодексу, підлягають переважному відшкодуванню з:

1) вартості вантажу, не зданого одержувачеві;

2) відшкодування, належного за пошкоджений вантаж;

3) внесків, пов'язаних із загальною аварією, належних вантажовласнику.

Стаття 361. Відшкодування за пропорційністю вимог однієї черги

Вимоги, зазначені у статті 359 цього Кодексу, відшкодовуються у порядку черговості і у межах кожної черги пропорційно розміру вимог.

Однак вимоги, зазначені в пунктах 4 і 6 статті 359 цього Кодексу, відшкодовуються у межах цих черг у порядку, зворотному часу їх виникнення. Вимоги, що виникли у зв'язку з одним і тим же випадком, вважаються такими, що виникли одночасно.

Стаття 362. Відшкодування за останнім рейсом

Вимоги, що відносяться до останнього рейсу, відшкодовуються з перевагою перед такими ж вимогами за попередніми рейсами.

Однак вимоги, зазначені в пункті 1 статті 359 цього Кодексу, що стосуються кількох рейсів, прирівнюються до таких же вимог за останнім рейсом.

Стаття 363. Строк дії привілеїв

Право переважного відшкодування припиняється після закінчення одного року з дня виникнення вимоги, за винятком вимог, зазначених у пункті 6 статті 359 цього Кодексу, право переважного відшкодування яких припиняється після закінчення шести місяців з дня виникнення вимоги.

ГЛАВА 3. МОРСЬКА ІПОТЕКА

Стаття 364. Поняття договору морської іпотеки

Будь-яке судно, зареєстроване у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, може бути закладено згідно з чинним законодавством судновласником (іпотечним заставодавцем) для забезпечення зобов'язання кредиторові (іпотечному заставодержателю). Іпотечним заставодержателем може бути будь-яка юридична або фізична особа України чи іноземної держави, якій відповідно до законодавства України судно може бути відчужено.

Стаття 365. Договір морської іпотеки

Договір про іпотеку повинен бути укладений у письмовій формі.

У договорі про іпотеку зазначаються найменування, місцезнаходження сторін, суть вимоги, що забезпечується іпотекою, її розмір і термін виконання зобов'язання, оцінка і місцезнаходження судна, а також будь-які інші умови, щодо яких за заявою однієї із сторін повинна бути досягнута згода.

Права і обов'язки сторін договору про іпотеку, а також порядок його оформлення визначаються законодавством держави іпотечного заставодержателя, якщо інше не встановлено угодою сторін. Іпотека не означає відчуження судна іпотечному заставодержателю, так само як іпотечний заставодавець не може розлядатися як особа, що втратила право власності на закладене судно.

Стаття 366. Реєстрація іпотеки

Договір про іпотеку повинен бути нотаріально засвідчений за місцем реєстрації судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України.

Іпотечний заставник морських суден зобов'язаний вести Книгу запису іпотек, форма і порядок ведення якої визначається чинним законодавством.

Іпотечний заставник несе відповідальність за своєчасність і достовірність занесення відомостей про іпотеку у Книгу запису іпотек. Іпотечний заставодавець зобов'язаний відшкодувати потерпілим, іпотечному заставодержателю або третій особі у повному обсязі збитки, заподіяні несвоєчасним внесенням записів у Книгу запису іпотек, неповними або неточними записами, а також ухиленням від обов'язку надати Книгу запису іпотек для ознайомлення.

Стаття 367. Привілеї іпотечних заставодержателів

Якщо предметом іпотеки стає закладене судно, що вже служить заставним забезпеченням іншого зобов'язання, заставне право попереднього заставодержателя зберігає чинність.

Вимоги наступного заставодержателя задовольняються з вартості судна після відшкодування вимог попереднього заставодержателя.

Переважні права заставодержателів на відшкодування їх вимог реалізуються залежно від дати і години реєстрації застави у Книзі запису іпотек.

Іпотечний заставник зобов'язаний повідомляти кожному наступному іпотечному заставодержателю про всі існуючі іпотеки судна, а також про характер і розмір забезпечених цими іпотеками зобов'язань. Іпотечний заставник зобов'язаний відшкодувати збитки, що виникли у будь-кого з його іпотечних заставодержателів внаслідок невиконання цього обов'язку.

Стаття 368. Право стягнення з закладеного судна

Іпотечний заставодержатель набуває права звернути стягнення на закладене судно, якщо до моменту настання терміну виконання зобов'язання, забезпеченого іпотекою, воно не буде виконано, за винятком випадків, коли за законом або договором про іпотеку таке право виникне пізніше або може бути здійснено раніше.

Стаття 369. Межі стягнення

За рахунок закладеного судна іпотечний заставодержатель вправі відшкодувати свої вимоги у повному обсязі, включаючи відсотки, збитки, заподіяні простроченням виконання, а у випадках, передбачених законодавством або договором про іпотеку, — неустойку. Відшкодуванню підлягають також витрати іпотечного заставодержателя, пов'язані із здійсненням забезпеченої іпотекою вимоги.

Стаття 370. Підстави звернення стягнення

Звернення стягнення на закладене судно провадиться за рішенням суду, арбітражного суду або Морської арбітражної комісії, якщо інше не передбачено чинним законодавством України.

Реалізація закладеного судна, «на яке звертається стягнення, здійснюється відповідно до чинного законодавства України, якщо інше не передбачено договором про іпотеку.

Стаття 371. Публікація судового рішення про продаж арештованого судна

Рішення суду, арбітражного суду, Морської арбітражної комісії про продаж арештованого судна або такого, що будується, публікується в одній з центральних газет протягом трьох днів підряд. Публікація повинна містити:

1) найменування суду, що виніс рішення, дату його прийняття;

2) причини і підстави продажу;

3) спосіб, місце і час продажу;

4) інформацію про це судно або про судно, що будується;

5) звернення до кредиторів з пропозицією заявити про свої вимоги відносно цього судна або судна, що будується, протягом 60 днів з дня публікації;

6) інші істотні обставини.

Стаття 372. Повідомлення про примусовий продаж

На доповнення до публікації, передбаченої у статті 372 цього Кодексу, суд, арбітражний суд, Морська арбітражна комісія повинні принаймні за 30 днів до продажу судна або судна, що будується, надіслати рекомендованим листом сповіщення про час і місце продажу судна або судна, що будується, з повідомленням про вручення:

а) органу, що зареєстрував судно або право власності на судно, що будується;

б) всім зареєстрованим держателям іпотеки і морських вимог, перелічених у статті 359 цього Кодексу. Особа, яка висунула вимогу про примусовий продаж судна або судна, що будується, повинна подати суду витяг з відповідного реєстру з додатком найменувань і адрес зареєстрованих держателів іпотек і морських вимог, перелічених у статті 359 цього Кодексу.

Стаття 373. Наслідки примусового продажу

У разі примусового продажу судна або судна, що будується, всі іпотеки, за винятком тих, відповідальність за якими взяв на себе за згодою іпотечних заставодержателів покупець судна або судна, що будується, а також всі морські застави та інші зобов'язання припиняють свою дію за умови, що:

а) на момент продажу судно або судно, що будується, знаходилося на території України;

б) продаж їх здійснювався відповідно до законодавчих актів України, статей 372 і 373 цього Кодексу. За умови дотримання вимог, що містяться у пунктах «а» і «б» цієї статті, суд, арбітражний суд, Морська арбітражна комісія на прохання покупця видає йому сертифікат на підтвердження того, що судно або судно, що будується, продане, не обмежене ніякими іпотеками, за винятком тих, відповідальність за якими за згодою іпотечних заставодержателів взяв на себе покупець.

У разі подання сертифіката, зазначеного в частині другій цієї статті, орган, що здійснює реєстрацію суден або права власності на судна, що будуються, зобов'язаний вилучити відповідно з Державного судового реєстру України, Суднової книги України та Книги запису іпотек всі зареєстровані на дане судно або судно, що будується, іпотеки і морські вимоги, за винятком тих, відповідальність за якими взяв на себе покупець.

Якщо покупець судна або судна, що будується, є юридичною або фізичною особою за чинним законодавством України, судно чи право власності на судно, що будується, повинні бути зареєстровані на ім'я такого покупця.

Якщо покупцем судна або судна, що будується, є іноземна юридична або фізична особа, орган, що здійснює реєстрацію судна або право власності на судна, що будуються, зобов'язаний видати такому покупцеві сертифікат про вилучення судна з Державного суднового реєстру України, Суднової книги України або про право власності на судно, що будується, для реєстрації їх в іноземному реєстрі.

Стаття 374. Розподіл виручки від примусового продажу

Витрати, зумовлені арештом або затриманням судна чи судна, що будується, і наступним їх продажем, враховуючи витрати на утримання судна з моменту його арешту чи затримання, репатріацію екіпажу судна і розподіл виручки від продажу, сплачуються з виручки від продажу у першу чергу.

Залишок виручки від продажу розподіляється у розмірі, необхідному для відшкодування відповідних вимог у порядку черговості, передбаченої статтею 359 цього Кодексу.

Стаття 375. Докази виконання зобов'язання

Іпотечний заставодержатель на вимогу іпотечного заставника зобов'язаний видати йому належним чином засвідчені документи, що підтверджують повне або часткове виконання зобов'язання.

Стаття 376. Банкрутство заставника

Якщо після реєстрації у Книзі запису іпотек закладового зобов'язання іпотечний заставник збанкрутував, то зобов'язання за зареєстрованою іпотекою вважається невиконаним.

Стаття 377. Поступка вимог

У разі, коли у встановленому законом порядку відбувається поступка іпотечним заставодержателем забезпеченої іпотекою вимоги третій особі або переказ іпотечним заставником боргу, що виник із забезпеченого іпотекою зобов'язання, на іншу особу, іпотека зберігає чинність.

При отриманні належним чином засвідченого документа про поступку іпотечним заставодержателем вимоги або переказ іпотечним заставником боргу у Книзі запису іпотек повинен бути зроблений відповідний запис із зазначенням імені особи, на користь якої переходять всі права іпотечного заставодержателя або обов'язки іпотечного заставника.

Стаття 378. Перехід прав на іпотеку

У разі, коли права іпотечного заставодержателя перейшли до іншої особи будь-яким законним способом, цей перехід прав повинен бути підтверджений належним чином засвідченою декларацією особи, на користь якої ці права переходять. Декларація містить опис і необхідний доказ правомірності переходу права власності, і, можливо, осіб, на користь яких це право переходить.

На підставі цього документу у Книзі запису іпотек робиться запис імені особи, яка вступає в права іпотечного заставодержателя всього судна або його частини.

РОЗДІЛ XI. ПРЕТЕНЗІЇ ТА ПОЗОВИ

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

Стаття 379. Право на заявлення претензій і позовів

Право на заявлення претензій і позовів мають:

1) у разі неподачі судна або подачі його з запізненням — відправник вантажу;

2) у разі втрати вантажу — його одержувач або відправник за умови представлення коносамента;

3) у разі нестачі або пошкодження вантажу — одержувач або відправник за умови подання коносамента, а також комерційного акта або відповідного документа, складеного за правилами, що існують в іноземному порту;

4) у разі прострочення доставки або затримки видачі вантажу — одержувач за умови представлення коносамента;

5) у разі втрати або прострочення доставки багажу — пред'явник багажної квитанції, а у разі нестачі або пошкодження багажу — пред'явник комерційного акта;

6) у разі перебору провізних платежів — відправник або одержувач вантажу за умови представлення коносамента.

Якщо пред'являються претензії, що виникли внаслідок морського перевезення вантажів, яке здійснювалося за морською накладною (накладною), замість коносамента подається накладна, а якщо втрачено вантаж, що перевозиться за накладною, — квитанція.

Відсутність комерційного акта не позбавляє права на пред'явлення претензії і позову, якщо буде доведено, що у складанні акта було відмовлено і ця умова була оскаржена.

Стаття 380. Передача права заявлення претензій і позовів

Передача іншим організаціям або особам права на заявлення претензій і позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права відправником одержувачу вантажу і навпаки, а також одержувачем або відправником вантажу — органу, до сфери управління яких вони відносяться, транспортно-експедиторській організації або страховику.

Передача права на заявлення претензії або позову засвідчується переуступним написом на коносаменті, накладній або квитанції.

Стаття 381. Комерційний та інші акти

Обставини, що можуть бути підставою для майнової відповідальності перевізника, відправника, одержувачів вантажу і пасажирів, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми. В іноземному порту ці обставини засвідчуються за правилами, що існують у даному порту.

Комерційний акт складається для засвідчення:

1) невідповідності між найменуванням, масою або кількістю місць вантажу або багажу в натурі і даними, зазначеними у перевізному документі;

2) пошкодження або зіпсуття вантажу чи багажу;

3) виявлення вантажу або багажу без документів, а також документів без вантажу або багажу;

4) повернення перевізнику викраденого вантажу або багажу.

Форма актів, порядок їх складання і порядок засвідчення обставин, які не потребують складання актів, встановлюються правилами, що видаються відповідно до статті 3 цього Кодексу.

Стаття 382. Відсотки за користування чужими коштами

У разі відшкодування вимог, що випливають з передбачених цим Кодексом відносин, на сплачувану суму нараховуються відсотки у розмірі середньої ставки банківського процента, що існує в місці знаходження кредитора.

Відсотки нараховуються з дня заявлення письмової вимоги про оплату відповідної суми по день сплати.

Правила цієї статті не застосовуються до вимог про плату за простій суден і премії за дострокове навантаження і вивантаження вантажів, про збитки, заподіяні у зв'язку з неподачею або несвоєчасною подачею судна, непред'явленням чи несвоєчасним пред'явленням вантажів, а також про збитки, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії.

ГЛАВА 2. ПРЕТЕНЗІЇ

Стаття 383. Заявлення претензії

До вчинення перевізнику вантажу позову, що виникає з морського перевезення вантажу, обов'язковим є заявлення йому претензії.

Претензії заявляються перевізнику, який здійснював морське перевезення вантажу, а якщо перевезення не було здійснено, — перевізнику, який згідно з договором морського перевезення вантажу повинен був здійснити перевезення.

Претензії, що виникають з перевезення багажу, можуть бути заявлені перевізнику або порту відправлення або призначення за розсудом заявника претензії.

Стаття 384. Заявлення претензій при змішаних перевезеннях

Претензії, що виникають з морського перевезення вантажів у прямому змішаному і прямому водному сполученні, заявляються тому перевізнику, транспортним засобом якого вантажі були доставлені або повинні бути доставлені у порт призначення.

У тих випадках, коли кінцевим пунктом транспортування є залізнична чи автомобільна станція або аеропорт, претензія заявляється відповідному перевізнику за правилами, встановленими для цього виду транспорту.

Стаття 385. Форма і докази претензії

Претензія повинна бути заявлена у письмовій формі.

До претензії повинні бути додані документи, що підтверджують її. Перевізні документи подаються в оригіналі.

До претензії про нестачу, пошкодження або зіпсуття вантажу, крім документів, що підтверджують право на заявлення претензії (стаття 380 цього Кодексу), повинен бути доданий документ, що засвідчує вартість відправленого вантажу.

Стаття 386. Термін для заявлення претензій, що випливають з перевезення вантажу, пасажирів і багажу

Претензії до перевізника, що випливають з договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу, можуть бути заявлені протягом перших шести місяців строку позовної давності незалежно від того, здійснювалось перевезення у каботажному чи закордонному сполученнях.

Стаття 387. Термін розгляду претензій, що випливають з перевезення вантажу, пасажирів і багажу

Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію протягом трьох місяців і сповістити заявника про задоволення чи відхилення її, а претензії, що випливають з перевезення у змішаному сполученні, — протягом шести місяців.

З дня заявлення перевізнику претензії збігання терміну позовної давності припиняється до одержання відповіді на претензію або закінчення терміну, встановленого для відповіді.

ГЛАВА 3. ПОЗОВНА ДАВНІСТЬ

Стаття 388. Термін позовної давності на вимоги, що виникають з договору перевезення вантажу

До вимог, що виникають з договору морського перевезення вантажу, застосовується річний строк позовної давності незалежно від того, здійснюється перевезення у каботажному чи закордонному сполученнях.

Зазначений термін обчислюється:

1) за вимогами щодо відшкодування збитків від втрати вантажу після закінчення тридцяти днів з дня, коли вантаж повинен був виданий, а при перевезенні у змішаному сполученні — після закінчення чотирьох місяців з дня приймання вантажу до перевезення;

2) за вимогами щодо відшкодування збитків від нестачі або пошкодження вантажу, щодо прострочення доставки або затримання з видачею вантажу і щодо повернення перебору або відшкодування недобору провізних платежів — з дня видачі вантажу, а якщо вантаж не було видано — з дня, коли повинен був бути виданий;

3) за вимогами щодо нестачі масових однорідних вантажів, що перевозяться наливом, навалом або насипом, у випадках, передбачених угодою сторін, — з дня підписання ними акта щорічної інвентаризації;

4) за вимогами щодо відшкодування збитків за неподачу судна або його подачу із запізненням, щодо плати за простій судна, а також премій за дострокове навантаження або вивантаження вантажу — з дня закінчення місяця, що настає за тим, у якому почалося або повинно було початися перевезення;

5) у решті випадків — з дня настання події, що стала підставою для заявлення вимоги.

Стаття 389. Позовна давність за іншими вимогами

До вимог, що виникають з договорів перевезення пасажирів і багажу, фрахтування судна без екіпажу, фрахтування судна на певний час, лізингу судна, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, угод, укладених капітаном судна в силу наданих йому законом прав, зіткнення суден, здійснення рятувальних операцій, застосовується дворічний строк позовної давності.

Цей строк обчислюється:

1) за вимогами, що виникають з договору перевезення пасажирів і багажу: стосовно пасажира — з дня, коли пасажир залишив або повинен був залишити судно, а якщо вимога заявлена у зв'язку із заподіянням під час перевезення шкоди здоров'ю пасажира, що спричинила його смерть, — з дня смерті пасажира, але не більше трьох років з дня, коли пасажир залишив судно; стосовно багажу — з дня видачі багажу або з дня, коли він мав бути виданий;

2) за вимогами, що виникають з договору фрахтування судна без екіпажу, фрахтування судна на певний час, лізингу судна, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, угод, укладених капітаном в силу наданих йому законом прав (статті 58, 68, 69 цього Кодексу), — з дня виникнення права на позов;

3) за вимогами щодо відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок зіткнення суден, — з дня зіткнення суден;

4) за вимогами, що виникають із проведення рятувальних операцій — з дня закінчення рятувальної операції.

За зворотними вимогами, передбаченими у статті 302 цього Кодексу, застосовується річний строк позовної давності, обчислюваний з дня сплати відповідної суми.

Стаття 390. Позовна давність за вимогами про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди

До вимог про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди застосовується трирічний строк позовної давності.

Строк, зазначений у частині першій цієї статті, обчислюється з дня, коли потерпілий дізнався або повинен був дізнатися, що йому заподіяна така шкода, але не більше шести років з дня події, що спричинила забруднення, і п'ятнадцяти років — з дня події, що викликала ядерну шкоду. Якщо відповідальність оператора ядерного судна згідно із законодавством держави, що видала дозвіл на експлуатацію такого судна, або спеціальною постановою цієї держави, прийнятою у зв'язку з конкретним інцидентом, застрахована або забезпечена у фінансовому відношенні іншим способом на строк, що перевищує п'ятнадцять років, вимога про відшкодування шкоди задовольняється після закінчення строку, на який відповідальність була фактично забезпечена.

Стаття 391. Застосування загальних строків

До вимог, для яких строки позовної давності цим Кодексом не передбачені, застосовуються загальні строки позовної давності, встановлені цивільним законодавством України, якщо у міжнародних договорах України для цих вимог не встановлені інші строки давності.

Стаття 392. Припинення строку позовної давності за наявності загальної аварії

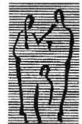
Якщо обчислення суми вимоги залежить від розрахунків у зв'язку з загальною аварією, збігання строку позовної давності припиняється з дня винесення диспашером постанови про наявність загальної аварії і до дня одержання диспаші заінтересованою особою.

Стаття 393. Продовження строку давності

Строки позовної давності встановлені для вимог, передбачених цим Кодексом, продовжуються до трьох років у випадку, якщо судно, якого стосуються ці вимоги, протягом строку позовної давності не могли застати у водах України.

Президент України Л. КУЧМА.

м. Київ, 23 травня 1995 року.



Хоч вона й «мала», але впирається, як велика

Огляд

НАПРИКІНЦІ *минулого року, а саме 30 грудня, Президент України видав Указ «Про заходи щодо прискорення процесу малої приватизації в Україні». В результаті питання малої приватизації було зведено у ранг державної політики, а у Фонді держмайна було створено департамент, який розпочав розробку загальної методології та законодавчої бази. До цього часу мала приватизація була по суті справою місцевих органів влади, бо об'єкти групи А (мала приватизація) здебільшого відносяться до комунальної власності.*

Проте після закінчення першого кварталу стало зрозуміло, що мала приватизація й надалі гальмується місцевими Радами.

Тобто докорінно змінити ситуацію не вдалося навіть Указом Президента.

За перший квартал 1995 року об'єктів малої приватизації загальнодержавної власності приватизовано на 18 відсотків більше, ніж у IV кварталі 1994 року. По групах Б, В, Г (велика приватизація) — на 43 відсотки більше. Але в цілому маємо зменшення темпів на 7 відсотків. Це доводить, що приватизація гальмується на рівні комунальної власності, бо там зменшення становить 24 відсотки.

Не занадто змінилася ситуація і на сьогодні. Зокрема 45 місцевими Радами, (в тому числі одна обласна (Луганська) та три обласних центри (Полтава, Херсон, Черкаси), ще в червні не було затверджено переліку підприємств, що підлягають приватизації. Нагадаємо, що вони мали це зробити в лютому цього року. У багатьох випадках місцеві Ради блокують конкурентні способи приватизації — аукціони та конкурси. До того ж зволікання із виконанням Указу Президента «Про єдину систему органів приватизації в Україні» призвело до того, що структурна перебудова органів приватизації збігалася із заходами по прискоренню малої приватизації.

Внаслідок цього за п'ять місяців поточного року завдання з малої приватизації (загальнодержавна та комунальна власність) виконане лише на 14 відсотків. А тому, за словами голови фонду держмайна Юрія Єханурова, нічого не залишається, як здійснювати її під серйозним тиском. Таке рішення насамперед пояснюється тим, що виникла небезпека недоотримання місцевими бюджетами до 80 відсотків коштів, що їх планували витратити на життєзабезпечення того чи іншого регіону. Це становить 91 трильйон карбованців (хоча деякі фахівці вважають, що за 22400 підприємств малої приватизації можна виручити всі 120 трильйонів), але інертність чи, може, свідоме гальмування малої приватизації місцевою владою призвели до того, що за 5 місяців нинішнього року надходження до бюджету склали менш як 1 відсоток. Звичайно, місцеві керівники сподіваються, що уряд зрештою виділить кошти із державного бюджету, але, здається, сьогодні від цього потрібно відвикати — Держбюджет уже давно поділено. Тому єдине, що центральна влада може свідчити — це ... попросити залишити посаду.

Говорячи про малу приватизацію, варто звернути увагу й на те, що не виконується Декрет про демонополізацію та комерціалізацію. Дуже промовистим тут є приклад Харкова, причому фахівці стверджують, що це місто не серед гірших. Але й там, скажімо, «Продторг» Фрунзенського району на момент переходу на оренду складався із 74 структурних підрозділів, а під час приватизації в окремі підприємства виокремилися лише 15 з них — решта так і залишилися у монолітній структурі «Продторгу». Та ж ситуація і в «Продторгу» Дзержинського району. Там із 59 структурних підрозділів в окремі підприємства виділилося лише 2, а 57 структурних підрозділів становлять єдиний орендний колектив, тож цілком очевидно, що від їх приватизації бюджет не отримає ні копійки.

Саме тому сьогодні готується постанова, яка передбачатиме, що об'єктом приватизації не можуть бути підприємства, правовий статус яких не було приведено у відповідність до законодавства, та підприємства, до складу яких входять структурні підрозділи, які можна виділити в окремі підприємства.

Сергій ЛАВРЕНЮК.

Конфлікт

Пластмасова ціна для золотого підприємства

ОСТАННІМ *часом у Луцьку не стихають розмови про приватизацію заводу виробів з пластмас. Продали, кажуть, завод за безцінь, обійшли закон.*

Що ж насправді відбулося на одному з шести найбільших в Україні підприємств з переробки пластмаси? До речі, унікальному підприємстві. Вартість усіх його ліній — близько 30 мільйонів доларів США. Запам'ятайте ці цифри: вони багато про що свідчать.

Територія заводу — близько 50 гектарів, де виробничі площі становлять 30 тисяч квадратних метрів, майже 7 тисяч квадратних метрів складських приміщень. На конкурсі з продажу пакету акцій ВАТ «Луцькпластмас», який відбувся в лютому 1995 року в Києві, цей завод, по суті, купило закрите акціонерне товариство «Українська індустріальна група» за... 17,9 мільярда карбованців (130 тисяч доларів США!). Ще раз нагадаю: вартість самих лише виробничих ліній на підприємстві становить — майже 30 мільйонів доларів США. Ще така деталь. В лютому цього року одну із заправочних станцій з аукціону було продано за 21,3 мільярда карбованців. А на час конкурсу майно величезного заводу виробів з пластмас було чомусь оцінено... в 35 мільярдів карбованців.

Ще одне неабияк, м'яко кажучи, дивує. Виявляється, що трудовий колектив підприємства нічого не знав про конкурс з продажу їхнього заводу. Звичайно, за винятком кількох керівних працівників. Колектив підприємства вже пізніше дізнався, що ЗАТ «Українська індустріальна група», (засновниками якого є громадянин Німеччини Матіас Кребс і громадянка України, мешканка Києва Ніна Склярова), придбавши контрольний пакет акцій (50% + 1), фактично стала власником їхнього заводу. Тут же відбулися загальні збори, де, колектив висловив недовіру адміністрації заводу, вніс пропозицію Фонду держмайна України — переглянути розподіл акцій ВАТ «Луцькпластмас». Втрутився в цю конфліктну ситуацію й голова Луцької міськради Антон Кривицький. Власне, це з його ініціативи в різні державні установи були надіслані листи, в яких ставиться питання щодо законності проведення приватизації на цьому підприємстві.

— Верховна Рада України торік тимчасово зупинила приватизацію об'єктів загальнодержавного значення, до яких належить і Луцький завод виробів з пластмас, — якось сказав мер Луцька Антон Кривицький. — Тільки цю постанову чомусь обійшли. Не було проіндексовано основних фондів виробництва, які за переоцінкою становлять майже 700 мільярдів карбованців. Питається, як могло таке статися?

З тих документів і матеріалів, з якими я ознайомився в управлінні СБУ по Волинській області, можна зробити висновок, що під час роздержавлення Луцького заводу виробів із пластмас виявлено ряд грубих порушень нині чинних нормативних актів. Найперше, що порушено, це постанова Верховної Ради України від 29 липня 1994 року № 149 «Про вдосконалення механізму приватизації та посилення контролю за її проведенням».

Не було виконано й постанову Кабінету міністрів України від 17 січня 1995 року, згідно з якою треба було індексувати основні фонди. Зрозуміло, що комусь було вигідно занизити їх вартість якомога більше.

Тепер щодо самого конкурсу. Надійшло три заяви для участі в ньому. Від науково-виробничої фірми «Діпол-Інтернейшнл», СП «Імпекс-Українська торгова спілка ЛТД» і закритого акціонерного товариства «Українська індустріальна група». Ніби все правильно. Та виявилося, що дні фірми — «Імпекс УТС ЛТД» і ЗАТ «Українська індустріальна група» — засновані одними й тими ж фізичними особами: М.Кребсом і Н.Скляровою. Щоправда, є ще Сергій Троценко, який володіє... одним відсотком статутного фонду. А щодо третьої фірми «Діпол-Інтернейшнл», то вона— підставна. Річ у тім, що гроші для внесення застави на участь в конкурсі їй перерахувала... та ж сама «Імпекс УТС ЛТД», та фірма, яку очолюють Кребс і Склярова. Після конкурсу гроші тут же були повернуті.

Тож чи був це справжній конкурс, а чи гендлярство?

Далі. В плані розміщення акцій ВАТ «Луцькплатмас» стоїть підпис представника підприємства юриста Віталія Лошака. Але підпис недійсний, бо на той час Лошак на заводі вже не працював. В особистому поясненні він заявив, що підпис на плані проти його прізвища йому не належить. Що ж таке?

До складу конкурсної комісії входив начальник управління промисловості, транспорту і зв'язку Волинського облвиконкому Володимир Старченко. Він же і був членом наглядової ради за ходом приватизації підприємства.Ось що розповів він:

— Члени конкурсної комісії мали розробити умови конкурсу. Я особистої участі в розроблянні й поданні на затвердження умов конкурсу не брав і вперше з ним ознайомився з газети «Відомості приватизації». Підпис на умовах конкурсу я поставив заднім числом, коли був у Києві. До речі, так учинили й інші члени комісії. Як бачимо, у цій справі за що не візьмись — самі лише порушення. Наприклад, визнання пакету ВАТ «Луцькпластмас» контрольним не було підтверджене Антимонопольним комітетом України, чим порушено його розпорядження від 21 червня 1994 року.

Що ж буде далі з заводом? Як працювати і жити? Нове керівництво підприємства вірить у справедливість, сподівається, що приватизацію тимчасово зупинять, правда восторжествує. Сподівається і... боїться. Адже 50 відсотків плюс одну акцію придбала «Українська індустріальна група». Є бізнес-план... Проте й він викликає великий сумнів. Як стверджують спеціалісти заводу, унікальне підприємство хочуть перетворити на центр перевалки сировини, своєрідний транзитний склад для різних видів каучуків. На виконання робіт зі створення складських приміщень для сировини інвестор планує вкласти 6 мільярдів карбованців з 20 мільярдів інвестицій на два роки. А на вдосконалення виробництва, забезпечення нових технологій — тільки 7 мільярдів карбованців. І трудівники підприємства хвилюються: а що, коли їхню територію з великими складськими приміщеннями захочуть використати як транзитну базу для зберігання імпортних хімікатів?

Богдан БЕРЕКЕТА.

Комбанки бажають брати участь у приватизації

Точка зору

Та їх туди не пускають. Зате це дозволено іноземному капіталові

ЧИ ДАЛЕКИЙ *той час, коли збільшення фінансової допомоги західних компаній економіці України за обов'язкового здійснення країною приватизації сприймалося вітчизняними фінансовими структурами як природне явище. Суть інвестиційної політики як джерела оздоровлення, виведення з кризи української економіки, звичайно, не змінилася і тепер. Внески закордонних інвесторів у здійснення ринкових програм, приміром, у розроблення нафтогазового комплексу, вельми відчутні і вчасні. Та із завершенням «малої приватизації» й початком приватизації великих об'єктів експансія іноземного капіталу і впровадження закордонних фінансових інститутів безпосередньо в Україну стали спричиняти небезпідставне занепокоєння вітчизняних фінансових структур.*

Зокрема, комерційних банків, позбавлених нормативними документами Національного банку й уряду інвестиційного простору, обмежених в обігових коштах. А відтак, фактично усунених від участі в приватизаційному процесі. Проте комбанки розраховують під час приватизації великих підприємств поправити своє фінансове здоров'я. І сьогодні їхнє «потаємне» поки що бажання убезпечити приватизацію від проникнення в неї іноземного капіталу нагадує форму м'якого протесту. Зрозуміти керівництво комбанків, які прагнуть, щоб приватизацію було зав'язано на вітчизняний фінансово-кредитний простір, щоб таким чином формувалася власна фінансово-господарча аура, можна. У цьому суть проблеми, загостреної кризою вітчизняної банківської системи, спричиненою згубним падінням виробництва, обтяженою на цій основі неплатежами і «гнучким» до суперечності законодавством.

Кризу, судячи з усього, буде подолано нескоро. Можливо, вже після того, як завершиться приватизація. А тим часом її темпи зростають: лише цього року планують приватизувати 8 тисяч великих і середніх підприємств. За такого становища більшості комбанків, перейнятих проблемами власного виживання, нічого не залишається, як спостерігати за всіма цими процесами збоку і остерігатися мережі закордонних фінансових структур, що зростають і також усвідомлюють вигоду розміщення у великих приватизованих об'єктах свого капіталу. Тим більше, за явно заниженими за умов зростання цін тарифами основних фондів, індексація яких відбувається раз на чотири місяці, тобто відстає від цього зростання.

Та що ж вітчизняним банкам робити за такого становища, як допомогти і приватизації, і собі, якщо їхні інвестиційні можливості обмежено, що, втім, суперечить світовому досвіду? Зняти законодавчо ці «рамки». Домогтися, нарешті, щоб Закон «Про банкрутство» під'єднався до процесу приватизації і не залежав від тиску галузевих міністерств.

Урядові час визначитися і з переліком підприємств, санація яких відбуватиметься за рахунок коштів держбюджету. А решта підприємств, на підтримку яких грошей немає, мають самі розв'язувати свої фінансові проблеми. Їх приватизація і санація у разі банкрутства — справа за умов входження до ринку природна. Банки у приватизації використовують як технічні засоби. І, можливо, слід подумати про посилення в цей час грошової одиниці, приміром, як зробила Аргентина: під час розширення закордонних інвестицій тричі провела власну грошову реформу?

Конструктивною у цій ситуації видається і пропозиція АБ «Полтава-банк», висловлена на IV з'їзді Асоціації комбанків, створити саме сьогодні консультативну раду, яка за кризового для фінансової системи становища узгоджувала б інтереси Національного банку, уряду, Верховної Ради і комерційних банків. Щоб останніх, як це вже сталося, не було кинуто напризволяще, а могли вони прибутково брати участь у приватизаційному процесі. Сьогодні кредитування комбанків Кабінету міністрів під заставу права керування частиною пакета акцій, що ним володіє держава на приватизованих підприємствах, також видається справою здійсненною і корисною, та поки що механізм цей не запущено. І чи буде запущено?

До речі, на з'їзді Асоціації представники комбанків висунули пропозицію і про зміну нормативних актів, що знімають обмеження під час інвестування до статутних фондів інших підприємств, поставили вимогу про отримання від ФДМ (Фонду держмайна) права працювати з приватизаційними паперами. Адже інакше виходить, що ФДМ вибудовує приватизаційну схему без урахування руху реальних фінансів. Саме на сьогоднішньому етапі приватизації великих підприємств потрібні як ніколи узгоджені дії структур Фонду і вітчизняних фінансових установ. Тоді комбанкам не доведеться остерігатися розширення присутності в Україні іноземних фінансових компаній, накопичення в них капіталу швидкого реагування і, можливо, його масштабного залучення до розподілу державласності.

Олександр ГЛАГОЛЄВ, Микола ПЕТРОСЮК.

Точка зору,

ДЕРЖАВА 2000 РОКУ

НА ПОРОЗІ 2000 року відбулися у освіті докорінні зміни. Замість СРСР створено 14 нових незалежних держав. Та руйнівні процеси великої кризи державної супермонополістичної системи розподілу та торгівлі, що була прикрашена ідеологією соціалізму, ще тривають. Нові держави, крім країн Балтії, де меншою мірою відчуваються негативні явища перехідного періоду, практично стали на шлях використання емісії коштів як найлегшого засобу розв'язання питань дефіциту державних бюджетів.

В Україні одночасно з економічною кризою відбувається й енергетична, пов'язана з наявністю енергоємного виробництва в металургійній та хімічній промисловості країни. Збіг із циклом великої кризи на фондових біржах Японії, США, інших розвинених держав світу з економічною та енергетичною кризою в Україні вимагає від вітчизняних політичних сил, владних структур, учених-економістів терміново пошуку неординарних шляхів розвитку та будівництва Української держави. Розрахунки на отримання достатньої допомоги від країн «великої сімки» для подолання кризи вже стали помилковими. Ці держави підтримують нас, але у вельми скромних обсягах.

За час існування України як самостійної держави приймалися закони щодо системи оподаткування, регулювання зовнішньоекономічної діяльності, інші, й були вони суто фіскальні, занадто жорсткі для національної промисловості та сільського господарства. У більшості своїй ці закони відтворювали, слідом за Росією, нові державні супермонопольні центри розподілу виробленої продукції та коштів «згори» і чинили великий тиск податками на товаровиробника. Зріс у декілька разів державний апарат у центрі й на місцях, значно збільшилися, зокрема, податкові служби.

Державотворення розпочалося без зацікавлення кожного працюючого в підвищенні продуктивності праці та економії, у першу чергу, енергоносіїв. Все це свідчить про те, що державотворення нової, демократичної України повинно було розпочинатися з нових принципів економічного життя, нової системи податків і соціального захисту населення.

Помилки в законодавчій діяльності дають себе знати через процеси, які вже відбуваються в країні. Намагання швидко розв'язати питання приватизації державних підприємств для поповнення державного бюджету у 1995 році закінчиться повним крахом уже в жовтні — листопаді. Бо практично більшість з тих 8 тисяч державних підприємств, які приватизуються у 1995 році, ніхто на аукціонних торгах не купить. Крім того, підприємства, які пройдуть акціонування через аукціонні торги, не зможуть протягом двох років сплачувати своїм акціонерам дивіденди. Відсутність зацікавленості рядових працівників у тому, щоб краще працювати (бо дуже обмежена заробітна плата), підштовхнула багатьох на крадіжки, до сфери тіньової економіки.

Криміногенне середовище розрослося в Україні до розмірів усього суспільства, і це явище також має свої причини, а серед них і прийняття відповідних законів України та системи оподаткування. Ніхто з Верховної Ради та уряду України не прорахував наперед наслідки від прийняття законів та від гіперінфляційних процесів.

Щоб виявити повноту сплати податків підприємствами та організаціями на добавлену вартість, на прибуток потрібно за наявної системи податків ще набагато збільшити штати податкової інспекції та податкової міліції. Все це тільки штовхає країну на криміногенний шлях розвитку, де немає місця для демократії та прав людини. Вжиття адміністративних заходів, жорстких штрафних санкцій за несплату податків, матеріальне стимулювання працівників податкової інспекції не дасть позитивних змін у жодній галузі народного господарства.

Падіння обсягів промислового виробництва в Україні не зупинилося у 1995 році й до кінця року ще падатиме. Бо в цілому будуть знижені ціни на всю матеріальну сировину, на чорні та кольорові метали. Інвестиційна діяльність у більшості розвинених країн зовсім зупиниться. Розпочинається зростання процентних ставок на довгострокові банківські кредити у США, Японії, що виключає довгострокове інвестування у промисловість України за рахунок іноземних кредитів.

Отримання короткострокових валютних кредитів під 7 — 9% річних, які використовуються на закупівлю природного газу та нафти, теж не дуже гарний шлях для України.

Зростання цін на природний газ, нафту вимагає нових рішень від уряду та законодавців для підтримки ресурсозбереження в першу чергу у житлово-комунальному господарстві та промисловості. Припинення постачання природного газу мешканцям сіл свідчить, що уряд України не має довгострокового перспективного плану структурної перебудови народного господарства.

Тільки сільське господарство поки що залишається конкурентоспроможним на ринках Росії, Казахстану, Туркменистану. І воно спроможе заробити своєю продукцією відповідні кошти на енергоносії.

Жодні емоції та амбіції, ілюзії та прожекти не спроможні подолати економічну кризу в Україні та моральну кризу всього суспільства. Намагання комуністів повернути Україну в умови державного супермонопольного розподілу та торгівлі нічого, крім гаяння часу, не дасть. Не розв'язати питання економіки та суспільства через установлення жорсткої диктатури влади. Все це було вже в історії, і в цих питаннях прибічники диктатури нічим не відрізняються від комуністів.

Багато ведеться розмов про соціально-ринкову економіку, але ніхто чітко не розуміє, що являють собою найбільш прогресивні системи в Сингапурі, Кореї, Тайвані, Малайзії. А саме вони залишаться у 1995—96 роках світовими лідерами в розвитку національних економік. Не зменшить темпів зростання національного доходу у 1996 році й Китай.

У всіх цих країнах праця визнана за основне джерело багатства, тут найбільшою мірою є чітка взаємодія капіталу і праці, найбільше використовують досягнення науки та нові технології у промисловості та в сільському господарстві.

Для України дуже важливе в цих умовах визначення нових стратегічних напрямів державотворення, розвитку економіки з наголосом на соціальні сили та власні кошти, на зацікавленість кожної людини в тому, щоб краще працювати, повсюдно заощаджувати енергоносії.

Головне за умов переходу до соціально-ринкової економіки — обрати правильний шлях побудови демократичної Української держави на прикладі найпрогресивнішої з наявних моделі Сингапуру, де розв'язано питання соціального захисту людей, забезпечено гармонійні відносини капіталу і праці, що дало можливість об'єднати всі національні сили на розвиток держави та суспільства. В Україні потрібно докорінно змінити систему оподаткування в цілому, щоб відродити в першу чергу зацікавленість кожної людини в тому, щоб краще працювати та заощаджувати енергоносії.

У системі оподаткування в Україні слід відмовитися від податків на добавлену вартість, податків на прибуток, щоб виключити несплату податків більшістю підприємств та організацій в повному обсязі. Головним джерелом податків має стати заробітна плата кожного працюючого на всіх підприємствах, незалежно від форми власності й форм господарювання. Для промислових, торговельних, будівельних організацій, сфери обслуговування в містах податки мають встановлюватися в розмірі 0,8 сплачуваної заробітної плати на кожного працюючого, для сільської місцевості — в розмірі 0,5 заробітної плати, для медичних закладів, сфери галузевої науки — 0,55 заробітної плати кожного працюючого. Ці податки мають сплачувати всі юридичні особи, які мають у своєму штаті працівників офіційних або за сумісництвом. Це буде основний податок на використання живої праці в Україні.

Другим податком має стати податок на нерухоме майно, включаючи землю.

Третім податком буде податок на отримані дивіденди у розмірі 15% від нарахованої суми.

Четвертим податком для всіх працюючих і фізичних осіб мають стати митні збори та податки на імпортні товари, на вивезення валюти за кордон.

П'ятим слід увести податок на витрати енергоносіїв для юридичних і фізичних осіб у розмірі 5% од суми сплати за встановленими тарифами. В разі скорочення фактичних витрат енергоносіїв за останній звітний період сплата податку зменшується на 50%.

Нова система податків дуже спрощена для контролю, що забезпечує виконання всіх функцій контролю сплати податків з боку обслуговуючих банківських установ.

Одночасно виключаються будь-які зловживання у сплаті податків, заохочується праця скороченим штатом працівників, не обмежуються розміри прибутків, що дає можливість накопичувати кошти для інвестування у виробництво.

Ще є час для відпрацювання нової системи оподаткування на 1996 рік, щоб розпочати пожвавлення всіх процесів відродження національної економіки.

Більше складнощів з переходом на таку систему соціального захисту, як у країнах Південно-Східної Азії. Там кошти на соціальне страхування юридичні особи зобов'язані щомісяця відраховувати на особисті рахунки соціального страхування всіх працюючих у розмірі 37 — 60% до нарахованої заробітної плати. Кожен працюючий сам розпоряджається коштами з особистого рахунку соціального страхування, але тільки на особисте лікування до виходу на пенсію. Держава цілком бере на себе всі питання лікування дітей, витрати, пов'язані з материнством, а за рахунок місцевого бюджету лікуються пенсіонери. Держава сплачує за рахунок державного бюджету всім рівну мінімальну пенсію за віком, а залишків коштів на особистому рахунку соціального страхування кожна людина, вийшовши на пенсію, отримує додаткову страхову пенсію.

У нас систему соціального захисту пенсіонерів можна створити за рахунок приватизації державних підприємств, що було б справедливо для всіх верств населення України. Та, на жаль, система соціального захисту Сингапуру нікого не приваблює в Україні. А Україна в цілому тільки втрачає через відсутність довгострокових стимулів до чесної праці.

Справедливе та демократичне суспільство в Україні не можна побудувати тільки побажаннями. У першу чергу потрібні політична воля Президента, Верховної Ради та уряду України, політичних партій, підтримка всього населення.

Без визнання названих принципів оподаткування Україна, на мою думку, не може звернути з криміногенного шляху розвитку, не може будувати демократичну багату державу 2000 року і XXI століття.

Терміново потрібно, щоби промисловість не зупинилася зовсім, відмінити підвищення податку на землю в 20 разів у 1995 році (підвищення можна встановити не більш як у 3—4 рази порівняно з податком у 1994 році), зменшити на 40% податки на особисті доходи населення, повернутися до тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом, які були станом на 01.01.1995 року, усунути монополію в закупівлі природного газу, скасувати будь-які штучні акцизи для підтримки чергових монополістів.

Віктор УРЧУКІН,
доктор економічних наук.

Колонка власкора

Вчасно встали козаченьки...

У селах Глухівщини відбулися установчі збори козацьких осередків. Так відгукнулися тут на Указ Президента «Про відродження історико-культурних та господарських традицій українського козацтва».

Відтепер молодь району проходитиме військову службу і в окремих козачих частинах системи Міністерства оборони та Державного комітету у справах охорони державного кордону.

Ставка на коня

На Сумщині відроджується старовинний деревооброблний промисел — стельмахування. Одні з перших налагодили виробництво возів в охтирському акціонерному товаристві «Нафтопроммаш». Спонукала до цього машинобудівників неплатоспроможність нафтодобувних та переробних підприємств. Колектив швидко зорієнтувався у кон'юнктурі ринку і зробив ставку на коня. Нова продукція на складі не залежується. Адже в багатьох районах області дедалі більше поширюється конярство. Чимало керівників середньої ланки колективних сільгосппідприємств пересіло з мотоциклів і машин на брички.

Знак скорботи і пам'яті

Дві мармурові плити, що внутрішніми контурами утворюють хрест, на тлі якого застигла чорна троянда і дата «1986 рік», — такий пам'ятний знак жертвам Чорнобиля відкрито в одному з центральних скверів обласного центру. Його безоплатно виготовили майстри кооперативного підприємства «Мармур». Настоятель Спасо-Преображенського собору отець Григорій освятив скульптурну композицію. Довідка: 25 тисяч жителів Сумщини мають статус чорнобильців. Торік 160 з них померли...

«Музична магія-95»

Перший тур міжнародного фестивалю під такою назвою відбувся в Сумах. На ньому були представлені різноманітні стилі та напрями сучасної музики. У фестивалі взяли участь музичні колективи з Сум, Києва, Москви та Білорусі.

Щоб і тирса не пропадала

Енергетична криза не захопила зненацька сумських лісівників. У кожному лісгоспзагу є установки, котрі дають змогу використовувати тирсу як паливо для технологічних потреб і обігрівання приміщення. За рік лісівники отримують близько 20 тисяч кубометрів тирси. Але поки що лише половина її іде на паливо. Тож в об'єднанні «Сумиліс» нині працюють над тим, щоб освоїти технологію брикетування дрібних відходів деревини, що дасть можливість усю тирсу використовувати на енергетичні цілі.

Забудькуватий листоноша

Майже 350 мільйонів карбованців у поштовому мішку загубив листоноша одного з сіл Глухівського району. Сталося так, що, отримавши доплату до пенсії односельців, він поставив торбу з грішми на підніжку авто, а сам сів до кабіни. Схаменувся, та пізно. Пошуки злощасного мішка тривають.

Бомбосховище на городі

Пораючись на присадибній ділянці, мешканка села Неплюєвого Ямпільського району Тамара Циганок звернула увагу на металевий предмет, що заважав орати землю. Коли почала лопатою його відбивати, вжахнулася — то була бомба. Сапери прибули оперативно. Про всяк випадок перевірили весь город, і з'ясувалося, що там чекали свого часу ще дві авіаційні бомби. Небезпечні знахідки було знешкоджено.

Газета для дітей-інвалідів

«Ми разом» — така газета щойно почала виходити на Сумщині. Її засновник і видавець — сумське міське товариство допомоги дітям-інвалідам «Фелiцiтас». Воно діє вже три роки і в тісному контакті з медиками Німеччини займається проблемами соціальної реабілітації дітей-інвалідів. Тепер цьому сприятиме і нове видання.

Віталій МАКСЮТЕНКО.
Сумська область.

У номер

● *Донецьк*

З миротворчою місією

З Донеччини до батальйонів ООН українських миротворчих сил в Югославії відбула чергова група, в якій налічується 80 чоловік. В основному це колишні військовослужбовці, які мають афганський досвід. Серед них кілька жінок.

● *Євпаторія*

Вожатий горів, але врятував десять життів

(Початок на 1-й стор.).

Максим кинувся туди, але не встиг винести пластикову бомбу — вона вибухнула у його руках. Діти, яких підкинуло на ліжках вибухом, побачили жахливу картину: їхній вожатий горів, кисть правої руки відірвана, пальці поприлипали до стіни. Хлопець втратив також праве око...

Лікарі докладають усіх зусиль, щоб урятувати хлопця. Тим часом викладачі й студенти педінституту зібрали на лікування Максима близько 16 мільйонів карбованців. Грошову допомогу надала також Вінницька міськрада. Водночас у обласному відділенні Укрсоцбанку відкрито рахунок, на який можуть перераховувати кошти всі небайдужі до героїчного вчинку студента, номер рахунку — 000695237 МФО 302010. Прохання зробити помітку «У фонд Максима Царенка».

В одному з наступних номерів ми докладніше розповімо про подвиг вінницького студента.

● *Київ*

Куля — дурна. Але дуже точно вона летіла

і, пробивши подвійне скло, влучила в голову Миколи Діденка, водія новопризначеного міністра економіки Василя Гуреєва.

Сталося це вечірньої пори 11 липня, о пів на дев'яту. Міністр економіки Василь Гуреєв зателефонував до диспетчерської, викликав водія Миколу Діденка. Підігнавши машину на вулицю Садову, той зупинив її на стоянці якраз навпроти шостого під'їзду Кабінету Міністрів, а сам вийшов з кабіни. І треба ж таке: саме цієї миті прапорщик служби охорони приміщення, що заступив на чергування, вирішив чи то почистити, чи то перезарядити свій пістолет. Він направив його у вікно... і відразу пролунав постріл. Куля влучила в середину лоба Миколи Діденка, і той упав мертвий.

На місце події негайно прибули співробітники прокуратури Печерського району. Зробивши належні формальності, вони вирішили передати справу до військової прокуратури, бо вбивство кваліфіковане як ненавмисне.

Декотрі готові пов'язати цю подію з недавнім призначенням В.Гуреєва міністром економіки. Але в Кабінеті Міністрів, Мінекономіки, МВС вважають, що це — прикра випадковість. Суд, звичайно, підведе риску. Але, на жаль, немає на світі людини — батька 15-річного сина, чоловіка, сина і зятя, великого трудівника, життєрадісного і щирого. До речі, тільки торік Микола відзначив своє сорокаріччя...

Фіаско молочних монополістів

Наприкінці минулого року на Чернігівщині різко підвищилися ціни на молокопродукти. В окремих магазинах кілограм масла коштував 800—900 тисяч карбованців. Молокопереробні заводи, не маючи у районах жодних конкурентів, диктували покупцям ціну на власну продукцію. Причому таку, що вона перевищила світову.

Розрахунок на те, що населенню нікуди діватися, і воно сприйме як належне диктат переробника. Однак невдовзі переробники зазнали фіаско. Монополісти передусім покарали самі себе: нереалізовані запаси молокопродукції катастрофічно зросли. Навіть традиційним замовникам з Росії стало вигідніше завозити масло із США, ніж із Придесення.

Крім того, постала парадоксальна ситуація, яка стала предметом уваги і територіального відділення Антимонопольного комітету України, і Чернігівського облвиконкому. Вибіркова перевірка, зроблена на Прилуцькому маслоробному комбінаті, в акціонерних товариствах «Чернігівський міськмолокозавод», «Бахмачконсервмолоко», в орендному підприємстві «Ніжинський міський молочний завод» та інших, виявила факти серйозних порушень вимог антимонопольного законодавства.

Відразу до підприємств було вжито заходів антимонопольного регулювання. Та ще й голова обласної Ради Петро Шаповал у квітні видав розпорядження, яким встановлено граничний рівень торговельної надбавки на масло для суб'єктів підприємницької діяльності у розмірі 10 відсотків. Підприємствам молочної промисловості рекомендовано під час відпуску тваринного масла застосовувати рівень рентабельності залежно від попиту на нього, але не вищий ніж 10 відсотків.

Водночас було знижено і закупівельну ціну на молоко. Адже сільгосппідприємства теж монопольно підняли її на досить високу позначку. Все це дало можливість знизити ціну на масло в області на 23 відсотки. Значно подешевшали у квітні—травні для покупців і сир та сметана.

— Підприємства-монополісти тепер зобов'язані декларувати свої ціни на продукцію в облвиконкомі, — каже голова Чернігівського обласного територіального відділення Антимонопольного комітету України Анатолій Свириденко. — Нині наше відділення спільно з комітетом облвиконкому вивчає питання доцільності функціонування об'єднань м'ясної та молочної промисловості.

Антимонопольні заходи, як бачимо, дають перші позитивні плоди, а також привід для роздумів керівникам, економістам підприємств-монополістів.

Сергій ПАВЛЕНКО.

Чернігівська область.

Якщо сівалки «ліплять»

Україна може стати одним з найбільших постачальників сільгосппродукції на світовий ринок. Це однозначно заявили учасники науково-практичної конференції, що відбулася на базі кіровоградського акціонерного товариства «Червона зірка» з ініціативи Міністерства машинобудування, військово-промислового комплексу і конверсії та Української академії аграрних наук.

Однак на цьому шляху чимало перешкод. Одна з них — недосконалість нашої сільськогосподарської техніки, зокрема посівної. Сьогодні левова частка посівної техніки, що є в користуванні сільськогосподарського виробника, сходить з конвеєра АТ «Червона зірка». Але її якість поступається імпортним зразкам, строк служби вітчизняних сівалок у 3—4 рази менший.

Що ж заважає нині випускати якісну і надійну посівну техніку? На це запитання відповів голова правління акціонерного товариства «Червона зірка» Василь Гутник.

— Українські конструктори створюють зразки посівної техніки, які не поступаються світовим. Наше завдання — дати її селу надійною. Ось тут і виникають проблеми. Перша —фінансова. Потрібні серйозні капіталовкладення у виробництво. Друга — кадрова. Адже не секрет, що наші робітники й інженери звикли «ліпити», а не працювати високоякісно. З іншого боку, треба відповідно поліпшувати й підготовку кадрів, які працюватимуть на новій техніці. Учасники науково- практичної конференції обговорили всі ці проблеми і прийняли рішення сприяти кращій координації дій різних відомств у створенні нових сільськогосподарських машин. У нових ринкових умовах ми повинні працювати по-новому.

Юрій СЕРДЮЧЕНКО.

Кіровоград.

Новини з Волині

Лікують худобу травами

Доброї слави в поліському краї зазнав головний лікар ветеринарної медицини держсільгосппідприємства «Ратнівське» Ратнівського району Володимир Толмачов. З його ініціативи при ветеринарній аптеці господарства відкрито відділ фітотерапії, в якому застосовують народні методи лікування тварин. А в господарстві тільки однієї великої рогатої худоби — близько трьох тисяч голів. Всі корови й бички при доброму здоров'ї. Хвороби тварин тут лікують травами. У ветеринарній аптеці для цього зберігають звіробій, мелісу, багно, деревій, кінський щавель, полин гіркий — разом більш як три десятки видів поліських рослин.

Таке лікування й фінансово вигідне, бо хімічні препарати, які потрібні, дуже сьогодні дорогі. Ефективність же їх досить велика.

Гриби і ягоди йдуть за кордон

Давно відомо, що гриби й дикоростучі ягоди — дуже корисні харчові продукти. Багато їх росте у лісах Волині. Після теплих червневих дощів з'явилися лисички. Це їстівні гриби, у м'якуші яких багато вітаміну В. Розпочалася їх заготівля. Ось тільки ласувати ними нам не доведеться: лісгоспи не приймають дарів лісу, бо немає грошей, щоб тут, на місці, розрахуватися.

Як і в минулі роки, заготівлею грибів займаються заїжджі «представники» закордонних фірм, які за кілограм свіжих лисичок дають 300 тисяч карбованців і більше. Їх тут же солять і відправляють до Польщі, Німеччини й інших країн. Чимало вивозять і лісових ягід. Дивно, що в такому «бізнесі» немає жодних обмежень щодо вивезення за кордон. Тож смачні й цілющі дари лісів тоннами йдуть в інші держави, а наші діти замість, скажімо, ягід чорниць та журавлини жують «снікерси», «тік-таки»... На тобі, боже, що мені негоже?

Богдан БЕРЕКЕТА.

Волинська область.

Проблема

ЧИ ВАРТА ВОВНА... ВИЧИНКИ?

Перед дилемою, куди подітися зі своєю вовною, стали колективні сільськогосподарські підприємства Приморського району. Покладати надії лише на Харківську та Чернігівську фабрики досить ненадійно. Хоча б тому, що ті не гарантують вчасної оплати за куплену вовну. А без грошей, самі знаєте, довго не протримаєш стабільне поголів'я овець. А воно, до речі, з 65 тисяч «у кращі роки» вже зменшилося до 48 тисяч. Майже 39 тисяч з них — стрижкове поголів'я, яке дає понад 100 тонн вовни.

Отже, на початку року делегація з Приморського району, що перебувала у Болгарії, незважаючи на культурологічну спрямованість поїздки, намагалася знайти партнерів і для економічного співробітництва. А коли повернулася, то сам начальник заготівельної інспекції району Володимир Матєв привіз обнадійливу інформацію: приморською вовною зацікавились у ...Габрові.

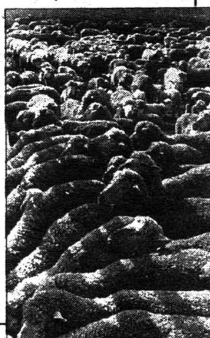
— Приїзд болгарських партнерів затримався, тому багато наших господарств почали укладати контракти з іншими фірмами, — розповідає начальник райсільгоспуправління, заступник голови райвиконкому Віталій Кир'яченко. — Навіть не на зовсім вигідних умовах: кілограм чистої вовни ладні були продати за 185 тисяч карбованців. Але куди діватися, коли підпирає період стрижки.

І коли в середині червня габровці все ж таки приїхали, багато господарств вирішили розірвати контракти насамперед з фірмою «Оріхів» і підписали нові — з болгарами. Бо умови габровців були значно вигіднішими: за одну тонну немитої вовни вони запропонували в середньому по одному долару. П'ятдесят відсотків — аванс, решта — після реалізації. Транспортні витрати повністю беруть на себе й особливих вимог до тюкування вовни не висувають. А ще й розплачуватимуться доларами, тож господарства матимуть валютні рахунки.

Начебто все добре. Але ж згодом нам, українцям, доведеться платити габровцям за їхні чудові вироби також доларами. І будьте певні — значно більшою сумою, ніж габровці платили нам за вовну.

Володимир ДУПАК.

Запорізька область.



Цілком таємно

Урядові листоноші

ТАКОЇ професії досі немає в реєстрі Мінпраці, попри те, що вона існує два з лишком тисячоліття. Зараз, як і раніше, фельд'єгер — лише посада. «Вірні голови» при царях та імператорах, кур'єри, вісники з князівських дружин — як тільки не називали цих людей у різні епохи! Відомо, що 1786 року в Росії запроваджено спеціальний воєнізований фельд'єгерський корпус. Крім передачі кореспонденції, «цареві слуги» виконували й інші особливі доручення. Так, одного разу вони супроводжували на аудієнцію до імператора неблагонадійного поета Олександра Пушкіна...

— У «радянський соціалістичний» період, — розповідає начальник Головного Управління Держфельдслужби України Петро Кравченко, — наша служба була в структурі Міністерства зв'язку. Загалом, ми й сьогодні — офіцери внутрішньої служби, прикомандировані до Мінзв'язку України. Тож проблеми у нас ті самі, що й у всіх підрозділів МВС, — матеріально-технічне забезпечення, кадри...

— Яке коло ваших обов'язків?

— Колись ми мали обслуговувати керівників органів радянської влади та управління і, насамперед, звісно, ЦК КПРС. Тепер у коло наших обов'язків входить доставка пошти Президента, Голови Верховної Ради, Прем'єр-міністра... Взагалі, через руки фельд'єгера проходить уся кореспонденція закритого характеру.

З розвалом Союзу ми почали займатися також доставкою дипломатичної пошти.

— Чому доба електронних комунікацій послуговується таким стародавнім способом передачі пошти «з рук у руки»?

— Річ у тім, що на кожне «диво техніки» можна віднайти «антидиво», до кожного шифру добрати ключа. Виходить, техніка не здатна берегти таємниці. Тому, щоб засекретити повідомлення, слід засекретити його джерело. Це — єдиний з відомих сьогодні способів.

— Кажуть, урядова кур'єрська пошта — єдина структура, що «працює» в єдиному, тепер уже постсоюзному, просторі...

— І діє, до речі, чітко й бездідмовно. За останні десять років — жодного випадку втрати кореспонденції.

Країни СНД у 1993 році в Мінську підписали Угоду про Міжурядовий фельд'єгерський зв'язок. В угоді центральним транзитним пунктом пересилання визначено Москву. Тобто наші кур'єри везуть пакет до першопрестольної, а вже звідти російські фельд'єгери доставляють його, скажімо, до Казахстану або Білорусії.

Часто кур'єри користуються послугами транспорту пасажирського, але в нас є і власні засоби.

— Колись діяльність таких служб була, що називається, за сімома печатями...

— Я вважаю, що платники податків, на гроші яких ми існуємо, мають право про нас знати. А тим, кого цікавлять подробиці, було відомо про нас і раніше — адже аналогічні служби існують у кожній державі.

— Чи користуються вашими послугами недержавні організації?

— Так. З метою поліпшення матеріального становища служби нам дозволено укладати договори на обслуговування банків, приватних СП, інших комерційних організацій.

— Чи були за вашої пам'яті випадки нападу на фельд'єгерів?

— Ні. Хоча обмін думками на останньому засіданні Координаційної ради показав, що слід посилити охорону кореспонденції. І, зокрема, врегулювати питання застосування зброї під час супроводу пакету. Адже навіть маючи при собі автомат, наш співробітник не має права стріляти з нього на іноземній території. А інколи «цареві слуги» вирушають і в гарячі точки Співдружності...

Костянтин СТОГНІЙ, Ганна РОМАНЦОВА.

На знімку: начальник ГУ Держфельдслужби України, полковник внутрішньої служби Петро Кравченко.

Проблема

Військо очима жінки

ВІЙСЬКО — парафія суто чоловіча. Феміністичний рух її поки що не торкнувся. А може, даремно? Інколи тільки жінка в змозі розрубати гордіїв вузол чоловічих проблем. Погляд жінки, дружини, матері на збройні сили — пильний, оцінювальний, співчутливий...

Ларисі Мельник — 48 років. За освітою лікар-радіолог. Лариса Федорівна свого часу стала на шлях чиновника — працювала в апараті Президента, в гуманітарному відділі ФПУ. І ось на запрошення віце-прем'єр-міністра Валерія Шмарова прийшла до Міністерства оборони. І тут вона виконує жіночу місію — виховання. Лариса Мельник — заступник начальника Головного управління з виховної роботи МО України.

— Я була в Сербії, коли звільняли наших заручників, — згадує Мельник. — Вразило те, як зустрічали своїх солдатів американці і як — ми. Відразу видно різні підходи до війська. Наше суспільство у добровольцях укрбатів ООН вбачає тільки «заробітчан», таких собі армійських бізнесменів. Але ж ці солдати своєю присутністю там закликають сторони, що воюють, до миру. Вони між двома вогнями ризикують життям, а життя за гроші не купиш. Полон моїх співвітчизників підтвердив потребу іншого погляду на участь українського батальйону у складі миротворчих сил ООН. Наші хлопці — заручники за своєю суттю, вони жертви конфлікту...

На думку Мельник, українське військо має бути високопрофесійною силовою структурою на контрактних засадах. Головне завдання ЗС — оборона держави, і цю функцію мають виконувати свідомі люди відповідного інтелектуального потенціалу. Могутність Збройних Сил вимірюють їх якістю, а не кількістю: краще менше, але краще.

Біль нашого війська, вважає заступник начальника Головного управління з виховної роботи МО, — в непродуманій кадровій політиці. Українські вояки погано захищені в соціально-правовому плані: малі зарплати, відсутність нормальних житлових і побутових умов, невпевненість у завтрашньому дні, звідси психологічна напруженість. Лариса Мельник переконана, що поки держава і суспільство спільними зусиллями не розв'яжуть соціальні проблеми війська, не варто плекати ілюзії з приводу докорінних реформ всередині ЗС. Потрібна не лише реорганізація війська, а перш за все зміна ставлення социуму до своїх захисників.

Ольга ВАУЛІНА.

Право

Немає нічого ціннішого за свободу

Підсумки соціологічного опитування

ЄВРОПЕЙСЬКІ експерти, котрі вивчають сьогоднішнє становище України, зазначають, що з дотриманням прав людини ситуація у державі відносно благополучна. Значна частина політичних і гуманітарних свобод (слова, зібрань, утворення політичних організацій, пересування тощо) зрештою, здобута. Одначе твердити, що Україна стала взірцем дотримання і захисту прав людини, ще рано. Про це, зокрема, свідчить різкий спад задоволення життям у суспільстві. Саме ці питання і стали предметом обговорення під час круглого столу «Громадська думка і права людини», котрий нещодавно проводився центром «Демократичні ініціативи».

Відомо, що тема прав людини не є суто академічною. Тому учасники круглого столу закцентували свою увагу на проблемах, які стосуються сучасного стану громадської думки щодо прав людини в Україні.

Науковцям і представникам мас-медіа надавалася можливість ознайомитися і проаналізувати підсумки соціологічного опитування, котре проводив дослідно-навчальний центр «Демократичні ініціативи» у Львові, Києві, Донецьку та Сімферополі. Опитування з'ясувало, наскільки значущими є для населення ті чи інші права людини і якою мірою вони задовольняються у сучасному українському суспільстві. Результати опитування засвідчили, що найвагомішими для населення досить різних регіонів є передусім економічні права, потім — соціальні, а вже далі — гуманітарні, серед яких найменш значущими є права політичні. Абсолютну цінність для людини з-поміж усіх прав має право на свободу і особисту недоторканість.

— Україна є прикладом відносного благополуччя в цілому. Однак ми ще не маємо цивілізованої Конституції, справжньої судової влади, котра б не тільки карала, але й захищала людські права. Звичайно, за таких обставин прав людини не можна належно дотримуватись, — стверджує директор українсько- американського бюро захисту прав людини Семен Глузман.

Цікаву інформацію про те, наскільки рівноправність жінок прийнятна громадською думкою, надала співробітниця Інституту соціології Наталя Лавриненко. На запитання, як розцінюється ситуація стосовно дотримання рівних прав чоловіків і жінок, більшість чоловіків-киян вважають, що жінки рівноправні з ними в усіх сферах. Проте майже половина київських чоловіків (48%) не бажає бачити Президентом України представницю протилежної статі.

На сьогодні у державі ще не створено досконалого державного механізму захисту прав людини, немає жодного органу, який би займався цим питанням. Однак відносна стабільність, відсутність міжетнічних конфліктів приводить до оптимістичного висновку: українське суспільство готове до життя у правовій державі.

Наталя ПЕТЯХ.

На знімку: директор «Демократичних ініціатив» Ілько Кучерів та директор українсько-американського бюро захисту прав людини Семен Глузман.

Кримінал

Захистити від захисників

ЗЛАМАНА щелепа, зашита потилиця, списана синіми «стрічками» спина, психологічна пригніченість... Такий наслідок «виховної» роботи співробітників правоохоронних органів, яку із власної ініціативи вони провели з Анатолієм Улянченком.

Пізно увечері Анатолій повертався додому. За кілька кроків від будинку присів за столика літнього кафе. У голові шуміло — добре посиділи з товаришем, по-чоловічому. У роздумах, що сказати дружині, хлопець розглядувався на пластмасовому кріслі. З віконечка будки-кафе визирнула барменша і зробила зауваження: мовляв, не ламай стільці — дорогі. Відвідувач ніяк не відреагував. З будки вискочив молодший сержант міліції, без слів підійшов до Анатолія й ударив ногою в обличчя. Хлопець упав на спину, головою об асфальт. Більше нічого не пам'ятає.

Проте в пам'яті і загостреній увазі залишилися нечисленні клієнти літньої забігайлівки. Вони стали несміливо обурюватися «моментом», що відбувався. Безстрашний вигляд і нетверезий погляд вартового громадського порядку швидко «заспокоїв» невдоволених. За словами очевидців, сержант з напарником, який наспів, намагалися посадити непритомного Анатолія, схопивши за волосся, назад у крісло. Потім, підхопивши під руки, потягли в кущі. Певне, щоб не псувати вигляду закладу й апетиту відвідувачам.

За хлопця зробив спробу заступитися один з тих, хто відпочивав. За благородне поривання отримав попереджувальні ляпаси і пораду: «не лізь, а то будеш на його місці»...

Через деякий час приїхав міліцейський «бобик». Прибулий на місце подій прапорщик заспокоїв: розберемося і покараємо, таким не місце в органах. До речі, самі винуватці пішли по-англійськи.

І лише після першої ночі постраждалого від ніг і кийків «захисників» пластмасових крісел забрала «швидка».

Подружжя П., яке тієї ночі сиділо в кафе, підібрало записну книжку, що випала з кишені Улянченка. Наступного дня свідки повідомили сусідам про те, що сталося. Тоді рідні й друзі стали шукати його по моргах, лікарнях, відділах міліції. Черговий з «02» відповів, що за минулу ніч таких випадків не зафіксовано.

Хлопця відшукали в лікарні швидкої допомоги з діагнозом — травма, отримана у стані алкогольного сп'яніння... Травмованого чомусь відпустили додому. На вечір довелося викликати «швидку», щоб відвезти його до щелепно-лицевого відділення для надання допомоги — зробили знімок, наклали скоби на зламану щелепу.

Мати Анатолія було пішла із заявою до місцевого, Ленінградського РВВС, проте її не прийняли, мотивувавши — син повнолітній, нехай сам подає.

Оклигавши, Улянченко з'явився до дільничного із заявою, і, за його словами, протягом двогодинної змістовної розмови той намагався пояснити Анатолію безперспективність його затії...

Цю історію записано зі слів постраждалого, його сім'ї, сусідів і свідків. Пам'ятаючи про презумпцію невинності, не даватимемо жодних коментарів — це робота «третьої» влади. Хочеться лише вірити в те, що Феміда прозріє і захистить від таких «захисників».

Тетяна КОХАНІВСЬКА.

Київ.

Митниця, можливо, й не обличчя держави. Але й не маскарадна маска

З перших уст

***НАШІ КОРДОНИ** із сусідніми державами, зокрема на сході і півночі країни, декотрі донині сприймають скептично. Особливо — східні сусіди. Мовляв, побавляться в Києві у самостійність і піднімуть шлагбауми.*

А тим часом надійна охорона кордонів — один з гарантів нашої державності. Бо держава без захищених кордонів — це начебто літак без моторів. Муляж — і годі!

А як почувається сьогодні митна служба в Україні, з якими проблемами вона зіткнулася? Про це розповідає державний радник митної служби II рангу, заступник голови Державного митного комітету України Володимир НЕГОДА.

— Тепер на кордонах з Росією, Білоруссю і Молдовою маємо 73 пункти пропуску, обладнаних за тимчасовим варіантом. Завершується будівництво стаціонарних пунктів пропуску «Успенка», «Бачівськ» і «Довжанськ» у Луганській, Сумській і Харківській областях.

Докорінно переглянули підходи до роботи з кадрами митної служби. За основні критерії оцінки їх діяльності взяли компетентність, непідкупність, оперативність у роботі. Останнім часом змініили керівництво половини структурних підрозділів Держмиткому. Проведено позачергову атестацію керівних кадрів митниць і митних постів. Адже у зв'язку з реформуванням економічних відносин перед митною службою постали нові, складні завдання. І як результат — більш як 40 відсотків керівників визнано такими, що за своїми діловими й моральними якостями не відповідають займаним посадам.

А загалом митна система України перебуває в ембріональному стані розвитку. Митне законодавство не відповідає вимогам реальної ситуації в державі і світовій практиці. Створені митні установи через брак матеріально- технічної бази і байдуже ставлення до їхніх проблем з боку певних державних структур перебувають у жалюгідному стані. Так, із 70 митниць лише 25 мають власні приміщення, а митні пости таких приміщень не мають взагалі. Отож змушені платити за оренду протягом року майже 200 мільярдів карбованців.

Лише на третину від потреби забезпечені митні установи технічними засобами, а телефонним зв'язком — на 19 відсотків. Не ліпша ситуація і з кадрами. Через низьку заробітну плату, слабкий соціальний захист та складні умови праці на митницях бракує майже дві тисячі працівників.

І за такої ситуації на утримання митної системи цього року виділено лише три

трильйони карбованців, або 31,9 відсотка мінімальної потреби. Це, до речі, лише кілька відсотків від коштів, внесених нами до державного бюджету.

Держмитком не раз просив надати митним установам право вести оперативно-розшукову діяльність у рамках сфери їх впливу. Це, як засвідчує практика розвинених країн, потрібно для того, щоби завчасно розкривати злочинні наміри контрабандистів і запобігати їх протиправній діяльності, зосереджувати зусилля митного контролю на структурах, схильних до правопорушень у сфері зовнішньої діяльності. Проте цю пропозицію постійно відкидають у верхах. Чому? Мотивують тим, що коло державних органів, яким надано право вести оперативно-розшукову роботу, вже окреслене. То що: назавжди?

Майже три роки тривала тяганина довкола затвердження Положення про Держмитком, а тепер бачимо таке і стосовно внесеної нами пропозиції щодо його штатної структури. Мало того, навіть з'явилася ідея про скорочення апарату Держмиткому на 20 відсотків, що може зробити систему малокерованою і безконтрольною.

Складається враження, що митна система, яка могла б надійно захищати економічні інтереси держави, вести ефективну боротьбу зі злочинами у зовнішньоекономічній сфері, нікому не потрібна. І якщо не вжити докорінних заходів, ті тенденції, що переважають сьогодні у митній мережі, призведуть до її занепаду, а отже — до загибелі.

Що потрібно зробити? Не так вже й багато. І насамперед чітко визначити місце митної системи у структурі державних інституцій з урахуванням світового досвіду, виділити мінімально потрібну суму коштів для її розвитку та більш чи менш пристойного утримання. Причому з тих грошей, які заробляють самі митники.

І, певна річ, створити належну правову базу митної справи.

Записав Роман ВАТРИЧ.

ЗАХИСТІТЬ ДІТЕЙ ВІД ... ТАТА

За листом читача

***ПРОБЛЕМА** батьків і дітей давно вже віднесена до категорії вічних. Можливо, тому вона так само давно вийшла за класичні межі суто психологічних сімейних непорозумінь і постала ще однією нерозв'язаною соціальною бідою. Суспільство вже звикло до власної неспроможності розв'язати черговий «гордіїв вузол» і, здається, залишило «розгляд цього питання», так би мовити, до кращих часів. Бо ж є проблеми нагальніші...*

На такі роздуми навів лист директора однієї з житомирських шкіл, котрий просив поради і допомоги, опікуючись незавидною долею двох школярок. З гіркотою повідомляв про нестерпні умови, в яких доводиться жити дівчаткам: занехаяна квартира, відсутність тепла і світла, елементарних побутових умов. Таким знущанням діти мають «завдячувати» власному батькові, котрий, здається, поставив собі за мету перетворити життя дівчаток і колишньої дружини на пекло. За словами педагога, суд, що розглядав цю ситуацію, нічого втішного для дітей не вирішив, і батько-терорист з новим натхненням продовжує свій глум над сім'єю.

Чи можна врятувати дітей від «домашнього бандита», як захистити їх від батькового насилля, які правові норми захисту неповнолітніх дітей у нашій країні? На ці запитання відповідає заступник міністра юстиції України Сюзанна СТАНІК.

Згідно зі ст. 66 Кодексу про шлюб та сім'ю України органи опіки та піклування, які здійснюють свою діяльність відповідно до названого Кодексу та Правил опіки і піклування в УРСР від 15.07.71 р. подають допомогу батькам у вихованні дітей, перевіряють виконання покладених на батьків обов'язків, подають допомогу дітям щодо захисту їх від небезпеки, яка загрожує їх фізичному чи духовному розвиткові. Такими органами є відділи і управління виконавчих структур Рад народних депутатів, на яких покладено обов'язок безпосереднього ведення справ, зокрема щодо захисту особистих і майнових прав та інтересів дітей. До того ж діти можуть самі звернутися до органів опіки та піклування по захист своїх прав та інтересів, якщо батьки або один з них неналежно виконують свій обов'язок чи зловживають батьківськими правами /ст. 61 КпШС України/, жорстоко поводяться з дітьми, шкідливо впливають на них аморальною, антигромадською поведінкою, є хронічними алкоголіками чи наркоманами /ст. 61 КпШС України/. Такі батьки можуть бути позбавлені батьківських прав у судовому порядку, і якщо суд виявить у їхніх діях ознаки злочину, то повідомляє про це прокурора або ж порушує кримінальну справу /ст. 70 КпШС України/. Справи про позбавлення батьківських прав розглядаються також за поданням державних чи громадських організацій, одного з батьків або опікуна, самої дитини, а також за позовом прокурора. Для цього необхідне подання письмового висновку органів опіки і піклування, а також обов'язкова участь у судовому засіданні представника цього органу і прокурора /ст. 71 КпШС України/.

Органи опіки та піклування мають право на негайне відібрання дитини у батьків, якщо її життю чи здоров'ю загрожує небезпека. Тоді вони повідомляють про це прокурора і в семиденний строк звертаються до суду з позовом про позбавлення батьківських прав. Суд згідно зі ст. 76 КпШС України може відібрати дитину у батьків і без позбавлення їхніх батьківських прав.

Громадяни, що позбавлені батьківських прав і проживають разом з дітьми, відносно яких їх було позбавлено таких прав, можуть бути виселені з наданням іншого житлового приміщення /ч. 4 ст. 114 ЖК України/.

Якщо ж наймач, члени його сім'ї чи інші особи, що проживають разом з ним, систематично руйнують або псують житлове приміщення, роблять неможливим спільне проживання в одній квартирі чи будинку, а заходи запобігання і громадського впливу були безрезультатними, виселення винних на вимогу заінтересованих осіб провадиться без надання іншого житлового приміщення /ст. 116 ЖК України/.

Чинним Кодексом України про адміністративні правопорушення передбачена також адміністративна відповідальність за ухилення батьків або осіб, що їх замінюють, від виконання передбачених законодавством обов'язків щодо забезпечення необхідних умов життя, навчання та виховання неповнолітніх дітей. Вона передбачає стягнення у вигляді штрафу від 0,3 до 0,5 мінімального розміру заробітної плати /ст. 184 кодексу в редакції Закону від 15.11.94 р./.

Отже, правові засади для відновлення справедливості, як бачимо, є. Але тривога за долю дітей не зникає, бо, за свідченням тих же юристів, не все так просто у судовій практиці. І виселити людину з квартири, навіть коли на те є всі підстави, ой як непросто. Та й міліція, як правило, неохоче втручається у сімейні конфлікти. У кого ж тоді шукати захисту дітям, сльози котрих держава оцінила у 30 /!/ тисяч карбованців?!

Алла РОМАНЧУК.

ГОЛОС УКРАЇНИ

Засновник — Верховна Рада України. Видавець — Президія Верховної Ради України. 252019, м. Київ-19, вул. М. Грушевського, 5. Газета виходить з 1 січня 1991 року.

Головний редактор С. ПРАВДЕНКО.
Редколегія: О. БІЛИК (заст. головного редактора), Л. БРОВЧЕНКО (заст. головного редактора), А. ГОРЛОВ (перший заст. головного редактора), В. ЖЕЖЕРА, В. КРАСНОДЕМСЬКИЙ, С. ПИСАРЕНКО, А. СОЛОНСЬКИЙ, В. СУДДЯ (заст. головного редактора).

Адреса редакції: 252047, Київ-47, вул. Нестерова, 4.

♦ ТЕЛЕФОНИ: для довідок — 441-88-23, телефакс — 224-72-54; відділ реклами — 441-89-34, 441-89-44, телефакс — 449-85-62.
♦ Рукописів не повертаємо.
♦ Листування з читачами — тільки на сторінках газети.

♦ За зміст та достовірність інформації у рекламних публікаціях відповідальність несе рекламодавець.
♦ Редакція не завжди поділяє позицію авторів публікацій.
♦ За точність викладених фактів відповідальність несе автор.

Газета виходить 5 разів на тиждень (крім неділі й понеділка) українською і російською мовами. Індекс 60955. Тираж 358422.

Комбінат друку видавництва «Преса України». 252047, Київ-47, проспект Перемоги, 50. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 Зам. 0311128.

Свідоцтво про реєстрацію періодичного друкованого видання — КП № 1 від 18.09.1990 р.